1910 CIEN 100 AÑOS 2010
DE AVIACIÓN EN MÉXICO

Memorias al Vuelo

El Colegio de Pilotos Aviadores A.C., a lo largo de los 100 años de Aviación en México

COLEGIO DE PILOTOS AVIADORES DE MEXICO, A.C.
CONSEJO DIRECTIVO
2009 – 2010

P. A. Miguel Ángel Valero Chávez
Presidente

P.A. Adrian Emilio Martínez Martínez
Vicepresidente

P.A. Adolfo Serrano Tavera
Tesorero

P.A. Christian Fernando Cardoso Piña
Subtesorero

P.A. Isaac Macías Trejo
Primer Secretario Propietario

P.A. Gustavo Guillermo Ortega Bermejo
Segundo Secretario Propietario

P.A. José Luis Medleg Ochoa
Primer Secretario Suplente

P.A. Santiago García-Verde Salazar
Segundo Secretario Suplente

P.A. Eduardo Francisco Pagés Gallardo
Presidente Comisión de Vigilancia

P.A. Jorge Alberto García Gallegos
Vicepresidente Comisión de Vigilancia

P.A. Rodrigo Alfonso Pérez Martínez del Cerro
Secretario Comisión de Vigilancia

P.A. Jorge Flores Benítez
Presidente Comisión de Honor y Justicia

P.A. Jesús Rafael Estrella Vázquez
Vicepresidente de Comisión de Honor y Justicia

P.A. Alejandro Quiróz Fernández
Secretario Comisión de Honor y Justicia

Investigación Histórica y Redacción:
Víctor Hugo Gutiérrez González

Corrección de Estilo
Lic. Aura Ballesteros Pacheco
Lic. Isabel Maceiras Elizalde
Lic. Matilde Martínez Santoyo

Diseño y Concepto:
Lic. Agustín E. Contreras Juárez

Revisión:
T.S.U.P.A. Luis René Rojas Bolaños-Cacho

Asesoría Histórica:
Arq. Juan Alfonso Menchero Peraza
Don Manuel Ruiz Romero - Bataller

Editor:
Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C.

Índice

PROLOGO

La Historia aeronáutica de México se enriquece con un trabajo más, que esta vez recoge las vicisitudes de una institución modélica: "El Colegio de Pilotos Aviadores de México", desde las inquietudes de sus primeros socios, su constitución formal, el desarrollo de su larga vida y actividades relacionadas con el ejercicio de la profesión de piloto aviador.

Se trata de un trabajo doblemente valioso por estar relacionado con la aeronáutica mexicana cuyo estudio por un lado ha despertado poco interés, por ello lo primordial en las siguientes páginas, es mostrar la historia de una institución que llega al presente con una sabia vital que hace pensar en un futuro aún más vigoroso que sus 60 años de trascendente actuación.

Toda contribución al rescate de nuestro pasado aeronáutico –por muy joven que sea ese pasado- tiene una considerable importancia ya que, repetimos, los temas aeronáuticos no han merecido la atención de los estudiosos de nuestra historia contemporánea.

La presencia del Colegio en la vida aeronáutica de México, ha significado una importante aportación a todo lo relacionado con la seguridad operacional, la profesionalización del piloto aviador y la promoción de la superación mediante el estudio y la capacitación.

La seguridad ha sido una constante preocupación de los diversos consejos que han regido el Colegio, y a ésta se han dedicado muchas horas de trabajo mediante análisis de situaciones reales o posibles. Para prevenir no hay nada mejor que capacitar y es por ello que el CPAM, ha establecido programas de estudio sobre diversas facetas del ejercicio profesional destinadas a situaciones específicas en las que se detectaron altos factores de riesgo, mismos que permanentemente se revisan y actualizan.

Cabe reiterar que los distintos cursos del CPAM, son reconocidos y apreciados en todos los medios aeronáuticos del país y le han valido numerosos reconocimientos a la institución.

La personalidad del piloto aviador, especialmente su calidad profesionista, ha requerido del Colegio mucho esfuerzo y tenacidad en diversas gestiones ante diferentes autoridades, hasta lograr que a través del Programa de Profesionalización del Piloto Aviador, se facilitara la obtención de los títulos y cédulas profesionales conforme a la ley.

El devenir histórico del Colegio, tiene un paralelismo natural al desarrollo de la aviación mexicana cuya evolución es constante y muy exigente en todo lo relacionado con la actualización de equipos de vuelo, procedimientos para su utilización así como capacitación para su conocimiento y operación, asuntos a los que se ha dedicado muy especial atención.

Si bien este trabajo sobre el Colegio de Pilotos Aviadores de México, es un retrato de una historia inmediata, viva, en movimiento imparable y constituye un corte histórico muy valioso de lo que ha sido esta institución desde su fundación, hasta el momento presente que ayuda a vislumbrar un futuro promisorio.

En este trabajo de recopilación la actual directiva del Colegio, ha querido plasmar los esfuerzos de las actividades realizadas por la institución a lo largo de 60 años de vida, durante los cuales se ha forjado un merecido prestigio en el medio, una personalidad propia, definida y se ha convertido en un referente obligado en las actividades relacionadas con la aeronáutica nacional, desde el ejercicio profesional hasta la planificación de la infraestructura.

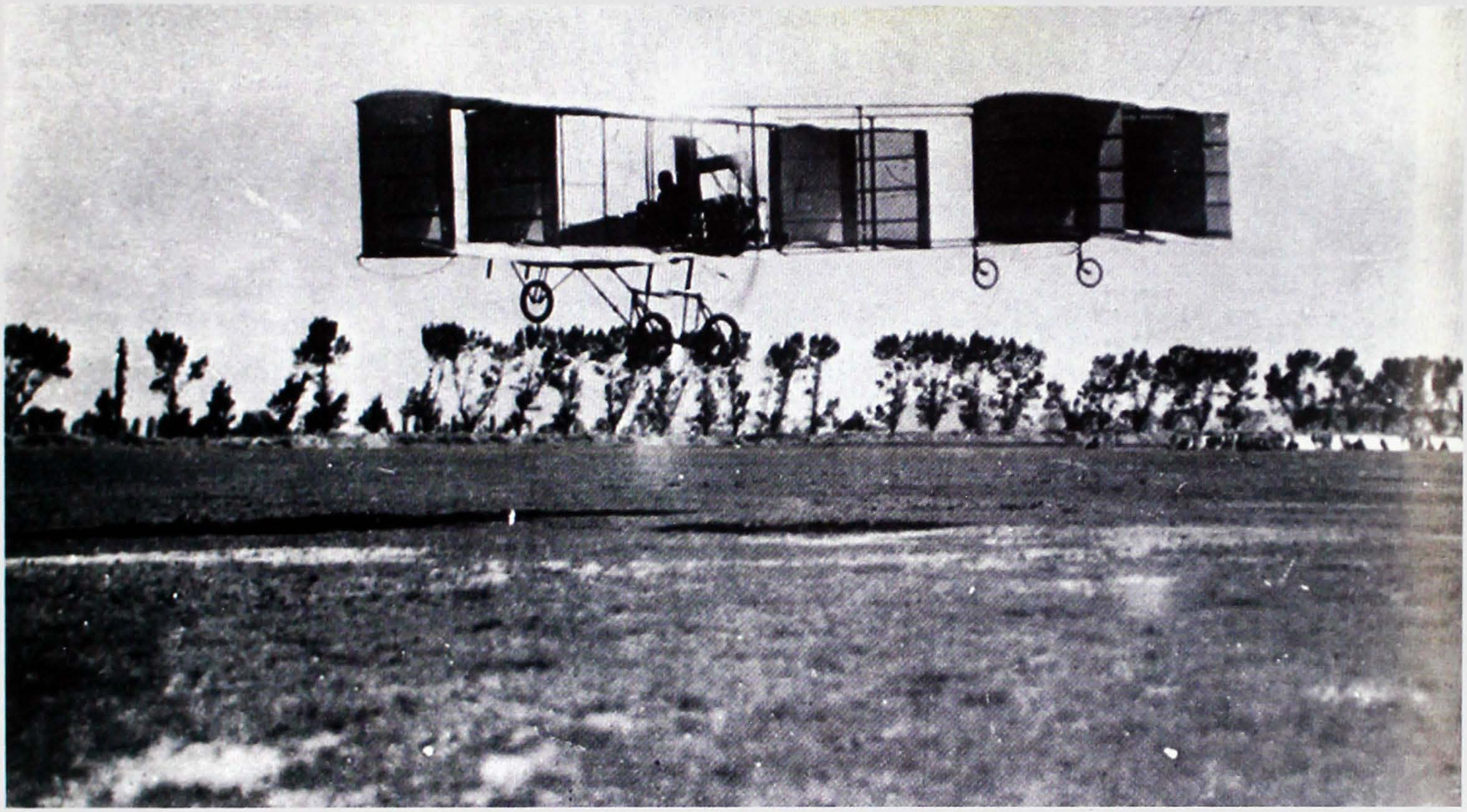
Todos esperamos y deseamos mucha vida, trabajo y resultados positivos para el Colegio de Pilotos Aviadores de México en el largo y promisorio futuro que inicia con la experiencia acumulada en sesenta años de éxitos.

Manuel Ruiz Romero-Bataller.

"No es verdad. El viaje no termina jamás.
Solo los viajeros terminan.
Y también ellos pueden subsistir en memoria,
en recuerdo, en narración...
El objetivo de un viaje es solo el inicio de otro viaje".

José Saramago

Introducción

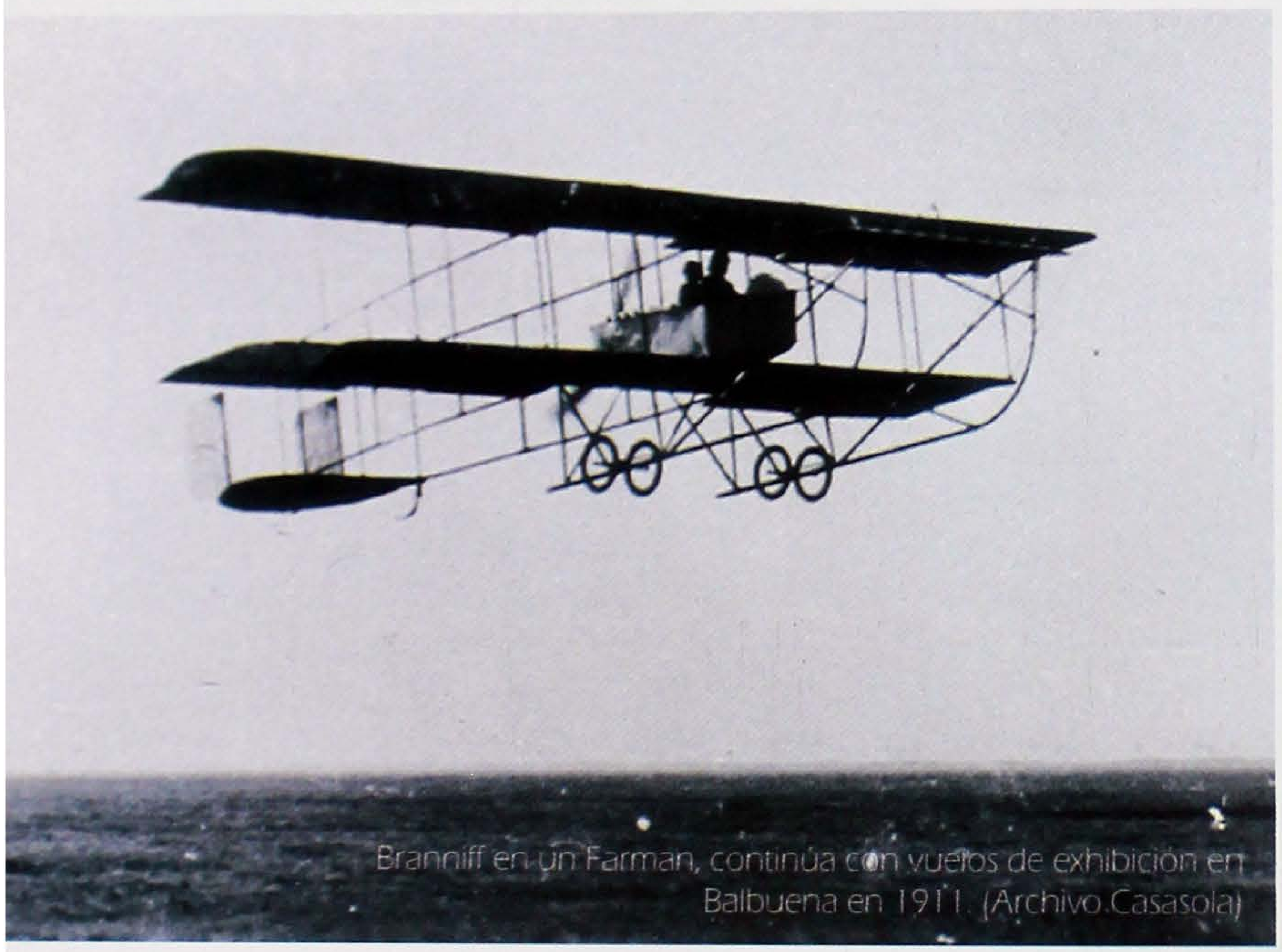


Alberto Braniff en los llanos de Balbuena. (Archivo Casasola)

Los primeros vuelos

Aires de guerra

Tras varios intentos fallidos, la mañana del día 8 de enero de 1910 en los llanos de Balbuena, México inicia la aventura de volar. Ante un reducido grupo de personas y un par de solitarios periodistas de diarios capitalinos, Alberto Braniff Ricard -un joven emprendedor, deportista y aventurero- se convierte en el primer hombre que cruza los cielos de México. Alberto Braniff Ricard, al mando de un avión Voisin de fabricación francesa que él mismo compró en Europa, es el primer piloto en América Latina que impone un record de elevación, logrando volar a más de 2,200 metros sobre el nivel medio del mar. Posteriormente Braniff Ricard efectuará vuelos más largos y hará, incluso, los primeros vuelos nocturnos en nuestro país.



Brannif en un Farman, continúa con vuelos de exhibición en Balbuena en 1911. (Archivo Casasola)

A Braniff Ricard se le unen otros entusiastas mexicanos como Miguel Lebrija Urtutegui, quien a principios de 1910 había logrado hacer varias ascensiones sobre el Valle de México en un globo aerostático. En el denominado "Globo Cautivo", Lebrija Urtutegui realiza numerosas ascensiones a poco más de 300 metros.

Asimismo el 14 de mayo de 1910, Lebrija Urtutegui logra elevarse sobre los llanos de Balbuena a bordo de un aeroplano Bleriot, traído de Francia por la empresa cigarrera "El Buen Tono". Más tarde el intrépido piloto adquiere un avión Deperdussin con el que logra vuelos más largos y meritorios, ya que este avión tiene un motor con mayor potencia que el del Bleriot.

Es así como la incipiente aviación, comienza a echar raíces en la vida de México, despertando el interés y entusiasmo de la sociedad, incluso el de los altos mandos del Gobierno Mexicano.

El 30 de noviembre de 1911, durante una exhibición aérea, el entonces Presidente Francisco I. Madero, es invitado por el piloto americano Geo M. Dyott a realizar sobre la Ciudad de México, un corto vuelo a bordo de un avión biplaza Deperdussin; el vuelo dura sólo 10 minutos, suficientes para que Francisco I. Madero pase a la historia como el primer Jefe de Estado en volar en un avión.

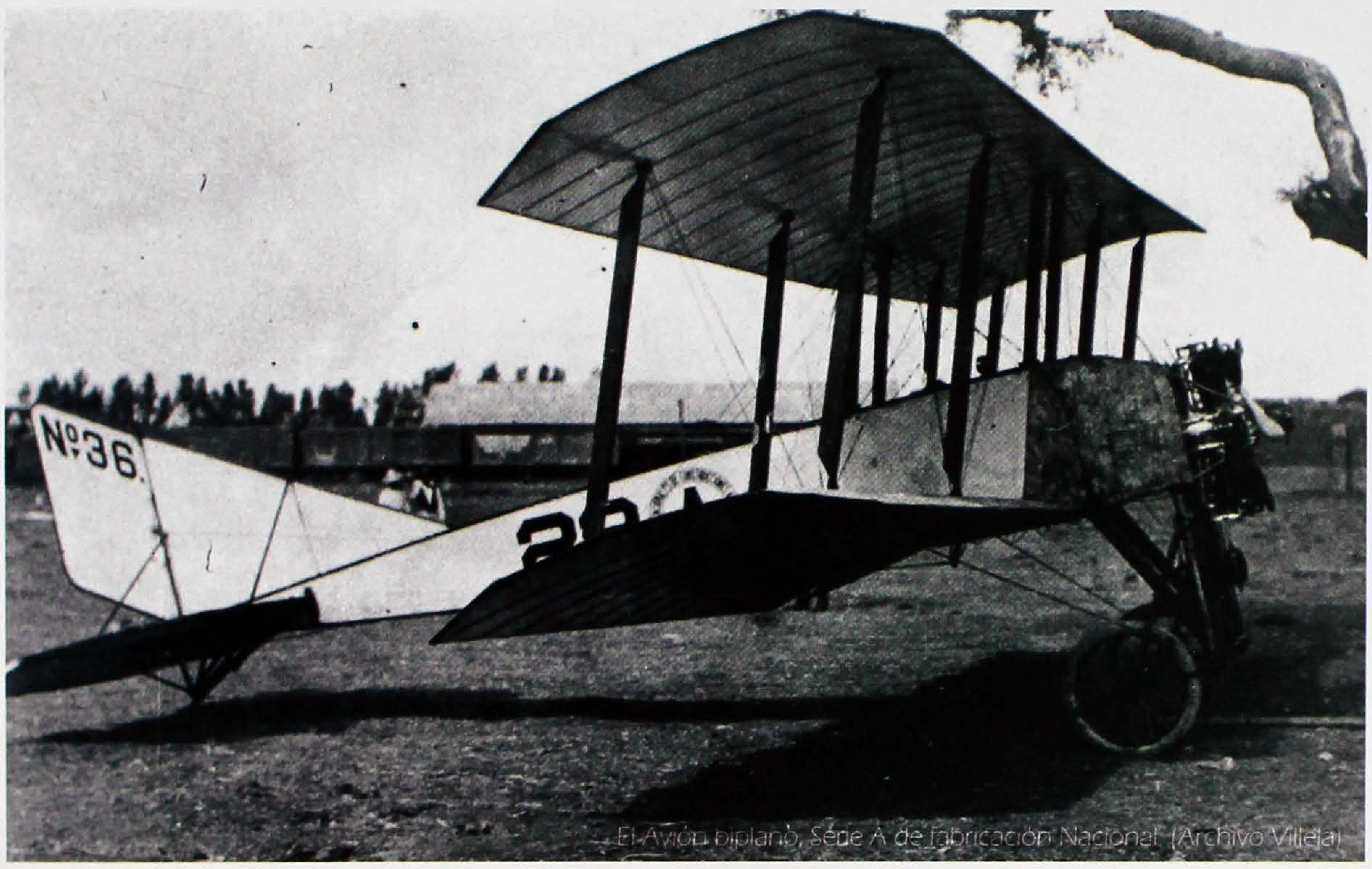
El acontecimiento además provoca que el Presidente Madero, dé un gran impulso a la

aviación mexicana. En 1912, el Gobierno Maderista envía a cinco jóvenes mexicanos de extracción civil a estudiar aviación en la Escuela de vuelo Moisant en Estados Unidos; como consecuencia Alberto Salinas Carranza, Gustavo Salinas Camiña, Horacio Ruiz y los hermanos Juan Pablo y Eduardo Aldasoro Suárez, son los primeros pilotos aviadores de México.

El 8 de octubre de 1912, Miguel Lebrija Urtutegui a bordo de su avión Deperdussin, vuela de Balbuena a la Villa de Guadalupe y de la Villa de Guadalupe a Balbuena, provocando gran asombro. Posterior al golpe de estado al gobierno maderista perpetrado por el general Victoriano Huerta, el 8 de abril de 1913, Lebrija Urtutegui es nombrado Mayor Honorario del Ejército.

Una vez más en los llanos de Balbuena, ante los altos mandos del gobierno federal y a bordo de su avión Deperdussin, Lebrija Urtutegui realiza una demostración de bombardeo aéreo; el éxito es tal, que el General Victoriano Huerta envía a Francia al Mayor Honorario del Ejército teniendo como objetivo la compra de más aviones para uso militar.

A nivel mundial, son los conflictos armados los que dan a la aviación un impulso sin precedente. En nuestro país la Revolución Mexicana no es la excepción, el avión es una efectiva arma de guerra que recibe todo el apoyo técnico y humano de los gobiernos que protagonizan dicho período en la historia de México.



El Avión biplano, Serie A de fabricación Nacional. (Archivo Villela)



La Aviación Militar comienza a crecer: Avión Sterman de la EMA. (Archivo Villela)

Reconocido a nivel mundial como el primer combate aeronaval en el mundo, el 14 de abril de 1914 en el puerto de Topolobampo, Sinaloa, se desarrolla una batalla entre dos barcos: el "Tampico" constitucionalista y el "Guerrero" del bando huertista. La batalla tuvo un desenlace a favor del bando constitucionalista, gracias a la intervención del avión biplano Martín Pusher, denominado "Sonora" y tripulado por el piloto Gustavo Salinas Camiña, quien era acompañado por el mecánico naval Teodoro Madariaga; ellos bombardean al cañonero "Guerrero" obligándolo a abandonar la batalla.

Es el 5 de febrero de 1915, cuando el Primer Jefe del Ejército Constitucionalista y encargado del Poder Ejecutivo de la Unión, Don Venustiano Carranza, firma el decreto por el cual se crea el Arma Aérea del Ejercito Constitucionalista, precursora de la Fuerza Aérea Mexicana; unos meses más tarde, 15 de noviembre del mismo año, se inaugura la Escuela Nacional de Aviación, con una ceremonia encabezada por el mayor Alberto Salinas Carranza.

Nuevos nombres ingresan al escenario aeronáutico nacional, entre ellos destacan los del ingeniero Juan Guillermo Villasana y el de Francisco Santarini; son ellos los que fortalecen a la aviación mexicana en el campo técnico. Villasana aporta la hélice "Anáhuac" y Santarini el desarrollo de los motores "Aztatl" y "SS México".

Ambas contribuciones son piezas fundamentales para establecer los Talleres Nacionales de Construcciones Aeronáuticas, inaugurados el 15 de noviembre de 1915; es ahí donde se desarrollan y construyen los aviones Serie A, Serie B, Serie C y Serie H, dando un impulso invaluable a la aviación militar de México.

El 15 de agosto 1917 la Escuela Nacional de Aviación, cambia su nombre por el de Escuela Militar de Aviación (EMA).

Es el 16 de septiembre de 1917, cuando por primera vez en un desfile militar incursiona la aviación. El teniente Horacio Ruiz tripulando su biplano Serie A núm. 6, sobrevuela el Zócalo de la capital mexicana, tal acción representa un reconocimiento al piloto militar y a toda la aviación.

El 22 de febrero de 1918, el Cadete Samuel C. Rojas Razo, es el primer piloto que egresa de la Escuela Militar de Aviación (EMA).

P.A. Baldomero Homero Astudillo Cuevas



Nació en Teloloapan, Guerrero, el 27 de febrero de 1914. Realizó sus estudios en el Colegio Militar; posteriormente presta servicios en Guardias Presidenciales. Ingresa a la Escuela Militar de Aviación (EMA), como oficial en instrucción donde el 01 de enero de 1939 se gradúa como Teniente Piloto Aviador, siendo asignado al 2do. Regimiento Aéreo de base en Balbuena. Se da de baja en FAM (Fuerza Aérea Mexicana) para ingresar en diciembre de 1939 a la Compañía Mexicana de Aviación, donde voló aviones Boeing 247, DC2, C39 y DC3.

En 1945 junto con otros compañeros, revive la "Liga de pilotos", siendo elegido como presidente de la misma, situación que posteriormente le afectaría al ser despedido de la compañía a la que en ese entonces prestaba sus servicios, por considerar ésta, varias de sus acciones no convenientes y de carácter sindicalista.

Ese mismo año ingresa a Servicios Aéreos Panini, donde voló aviones DC2 y fue jefe de pilotos; posteriormente con la incorporación de esta empresa a Aerovías Reforma, vuela como capitán de DC3, teniendo a su cargo la jefatura de pilotos y cuando esta empresa es comprada por Aeronaves de México, Astudillo Cuevas, pasa a formar parte de la planta de pilotos de ésta hasta su jubilación, volando los equipos DC3, DC6, DC8-51 y DC8-63.

Tras su retiro de la empresa, el P.A. Astudillo Cuevas acumuló poco más de 24,000 horas de vuelo y condecorado con las medallas "Emilio Carranza" por 10, 15, y 20 mil horas de vuelo. En 1947, fue el principal promotor y posteriormente fundador del Colegio de Pilotos Aviadores de México, siendo primer presidente del mismo, entre 1947 y 1948. Posteriormente, continúo colaborando directamente en el CPAM desempeñando diversos cargos en el consejo Directivo.

En ASPA de México, ha tenido igualmente participación siendo presidente de la Comisión de Honor y Justicia. Igualmente fue un asiduo colaborador en diversas revistas como "Hélice" promoviendo diversos artículos en pro de la profesionalización del piloto aviador, así como asuntos sindicales.

Fallece en la Ciudad de México, el 28 de diciembre de 2008, a la edad de 94 años.



La aviación Comercial se establece en México en los años 20´s. (Archivo Fernando Morlet)

Nace la aviación comercial mexicana

Mexicanos por nacimiento

El 12 de julio de 1921 se otorga en México la primera concesión a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S. A., iniciándose así la aviación comercial en el país. Esta aerolínea, establece la ruta México-Tuxpan-Tampico y transporta las nóminas para los trabajadores de los campos petroleros en la Huasteca Tamaulipeca. Tres años más tarde, en 1924, la aerolínea se transforma en la Compañía Mexicana de Aviación (CMA).

Por aquellos años, el número de pilotos mexicanos es aún muy pequeño, todos son de extracción militar graduados en la EMA. Las nuevas empresas que se establecen en nuestro país recurren a pilotos extranjeros, quienes llegan a México buscando fortuna. Casi todos ellos llegan en caravanas, circos aéreos y encuentran grandes oportunidades de trabajo. Así, la "Compañía Mexicana de Aviación", tiene exclusivamente extranjeros en su planta de pilotos. En aquel periodo es notorio como las empresas: Corporación Aeronáutica de Transportes (CAT) y Aerovías Centrales S.A., niegan la oportunidad a pilotos locales.

Ante el adverso panorama, el 1 de noviembre de 1929, varios pilotos militares, encabezados por el P.A. Rodolfo Torres Rico, son asignados a la CMA para cubrir las plazas de copilotos; pero aún así los puestos de capitanes siguen en manos de pilotos estadounidenses.

Es hasta el inicio de la década de los años treinta, cuando algunas aerolíneas de reciente creación, ofrecen plazas de capitanes a pilotos mexicanos. Sin embargo el horizonte es aún muy desalentador, pues los pilotos extranjeros continúan llegando a México, estableciendo pequeñas empresas en sociedad con empresarios mexicanos siendo estas personas de origen extranjero y quienes obtienen los puestos principales en dichas compañías.



Tripulaciones 100% mexicanas a cargo de los aviones de las aerolíneas mexicanas. (Archivo Familia Cardoso)

Con una visión más nacionalista, el empresario don Antonio Díaz Lombardo, crea la empresa "Aeronaves de México S.A.", el 14 de septiembre de 1934. Esta empresa inicia operaciones con la ruta México-Acapulco y es la primera línea aérea de México en tener exclusivamente a mexicanos en sus filas. Entre éstos destaca el nombre del P.A. Julio Zinser, quien es el primer mexicano que obtiene la licencia de piloto comercial en nuestro país; a pesar de los esfuerzos de mencionada empresa, la desigual situación entre pilotos civiles mexicanos y extranjeros no cesaba, ya que éstos últimos tenían mejores condiciones laborales, así como la confianza total de los patrones; pero poco faltaba para que cambiara esta situación.

El 3 de diciembre de 1934, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, General Francisco J. Mújica, tras realizar un extenso análisis de la situación de los pilotos en México, firma el acuerdo que **obliga a todas las empresas de aviación de nuestro país a tener en sus plantas de pilotos a ciudadanos mexicanos por nacimiento, como lo establece la Ley de Vías Generales de Comunicación.**

Con esta disposición, el gobierno mexicano cumple con una de las demanda más solicitada por los pilotos. El acuerdo concede a las aerolíneas un plazo de seis meses para cumplir con la ley que tiene como fecha límite el 18 de julio de 1935.

Esta mejora y la necesidad de cubrir las plazas, repercuten en el desarrollo de la profesión de piloto aviador comercial. Son los jóvenes, sobretodo, quienes más aplauden la medida y muchos pilotos militares solicitan permisos o hasta su baja en las fuerzas armadas para trabajar en líneas aéreas civiles.



El Douglas DC3, se incorpora a la aviación comercial mexicana en 1930. (Archivo Fernando Morlet)

P.A. Jorge Castillejos Figueroa



Nace en la Ciudad de México el 22 de octubre de 1910. Tras estudiar y graduarse como Oficial de Ingeniería en el Colegio Militar, ingresa en 1933 a la EMA (Escuela Militar de Aviación), donde el 01 de enero de 1934, se gradúa como Teniente Piloto Aviador. En la FAM (Fuerza Aérea Mexicana) prestó servicio en el 1er. Regimiento Aéreo donde formó parte de la escuadrilla acrobática con aviones Curtiss.

En 1935 obtiene un permiso en la FAM e ingresa a la empresa Aerovías Centrales, donde voló los aviones Lockheed Vega, por espacio de dos años, reincorporándose a la FAM. En 1938, finalmente da baja permanente en la Fuerza Aérea e ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación donde permanece hasta su jubilación.

En la CMA, voló los aviones Trimotor Ford, Lockheed electra, DC2, DC3, DC4, DC6 y De Haviland Comet IV-C. En este equipo de vuelo, para ser más precisos en el XA-NAR, el día 29 de diciembre de 1969, alcanza las 25,000 horas de vuelo. Es el 21 de octubre de 1970, siendo Comandante y Jefe de Equipo Comet IV-C, en la CMA que pasa a la situación de retiro.

Mientras ejercía la profesión de Piloto Aviador, realizó estudios de Leyes en la UNAM, sin embargo por la característica de su tesis que hablaba sobre los derechos del Piloto Aviador y el sindicalismo en México, no obtiene el Título Profesional por enfrentarse al criterio oficial vigente en esos años.

Fue socio fundador del Colegio de Pilotos Aviadores de México y en julio de 1948, se convirtió en Segundo Presidente, manteniéndose por 14 años consecutivos hasta julio de 1962 y logrando la subsistencia del CPAM en momentos muy difíciles para la aviación mexicana.

A lo largo de su carrera fue condecorado por la DGAC y SCT, con las medallas "Emilio Carranza" por 10, 15, 20 y 25 mil horas de vuelo. Falleció en la Ciudad de México a los 90 años de edad, el 23 de octubre del año 2000.

La Liga de Pilotos

La lucha por un derecho

El 18 de febrero de 1936, ante el crecimiento de la industria aerocomercial en nuestro país, del establecimiento de diversas aerolíneas, del surgimiento de nuevas concesiones de servicio y mejores equipos de vuelo, un grupo de pilotos aviadores crea la "Liga de Pilotos de Transportes de Líneas Aéreas Nacionales", siendo el objetivo de ésta, ordenar la situación de los pilotos civiles, defender los derechos laborales de sus asociados y elevar la calidad y perfección de la profesión. Entre estos entusiastas pilotos aviadores, destaca la participación de José Zertuche González, Humberto del Castillo F., Arturo Jiménez Nieto, Armando Cosío Duocing, Enrique Kanter Marroquín y Luis Boyer.



P. A. Augusto Marquet. (Archivo Familia Marquet)

Pero las leyes mexicanas vigentes en los años treinta, que consideran al piloto aviador como un trabajador de confianza, así como la fuerte presión de las empresas hacen que la liga tenga más bien un carácter técnico, poca fuerza y representatividad, por ende ésta se ve debilitada.

A principios de la década de los cuarenta, un grupo de jóvenes emprendedores se da a la tarea de revivir la Liga de Pilotos. Juan Salazar, Andrés Vázquez Ríos, Baldomero H. Astudillo Cuevas, entre otros, llevan la lucha hasta las últimas consecuencias; de tal modo que el 5 de marzo de 1945, encabezan una huelga en contra de la Compañía Mexicana de Aviación, sin embargo, no logran tener éxito pues no encuentran la unión necesaria del gremio, aunado a que la fuerte presión de las empresas de aviación, apoyadas por la aerolínea norteamericana Pan American Airways, logran finalmente que la Liga de Pilotos se disuelva.

El 26 de mayo de 1945, el Gobierno Federal promulga la nueva Ley Reglamentaria del Artículo 5. Constitucional; esta disposición indica los principios jurídicos para el ejercicio de diversas profesiones. A la par de la Ley, se crea la Dirección General de Profesiones (DGP), dependiente de la Secretaria de Educación Pública, con la finalidad de reglamentar,

controlar y vigilar a las profesiones que se enmarcan en la reciente legislación. Por su parte, la Cámara de Diputados y el Senado de la República, realizan una serie de trabajos, consultas e investigaciones para determinar las profesiones e incluirlas dentro del nuevo marco jurídico.

Los trabajos se extienden por poco más de medio año. El P.A. Augusto Marquet, en un escrito menciona que gracias a la gestión del entonces diputado federal, Tiburcio Márquez, se logra obtener la inclusión de la profesión de los Pilotos Aviadores en dicha enmienda constitucional. Así, en enero de 1947 la Dirección General de Profesiones, publica un listado de 20 nuevas profesiones, entre las que se encuentra la de Piloto Aviador. A partir de este momento, la DGP estipula en su reglamento que todos los profesionistas tienen un plazo de seis meses para dar de alta su título y cédula en su respectivo Colegio.

Uno de los principales organizadores de la segunda etapa de la Liga de Pilotos, el P.A. Astudillo Cuevas, comprende que la modificación a la Ley, es una coyuntura ideal para fundar una nueva entidad que vea por los pilotos aviadores del país y establecimiento de una organización que retome los valores básicos de la Liga, pero ahora bajo la figura de un Colegio de Profesionistas. Una entidad en la que no importe cual sea el origen del piloto, militar o civil, aerolínea comercial o en la aviación en general. La idea es inquietante y asimismo compartida por los pilotos aviadores Augusto Marquet García y Gustavo Melgarejo al aferrarse a buscar que esta nueva Liga, siente las bases para establecer lineamientos y procedimientos

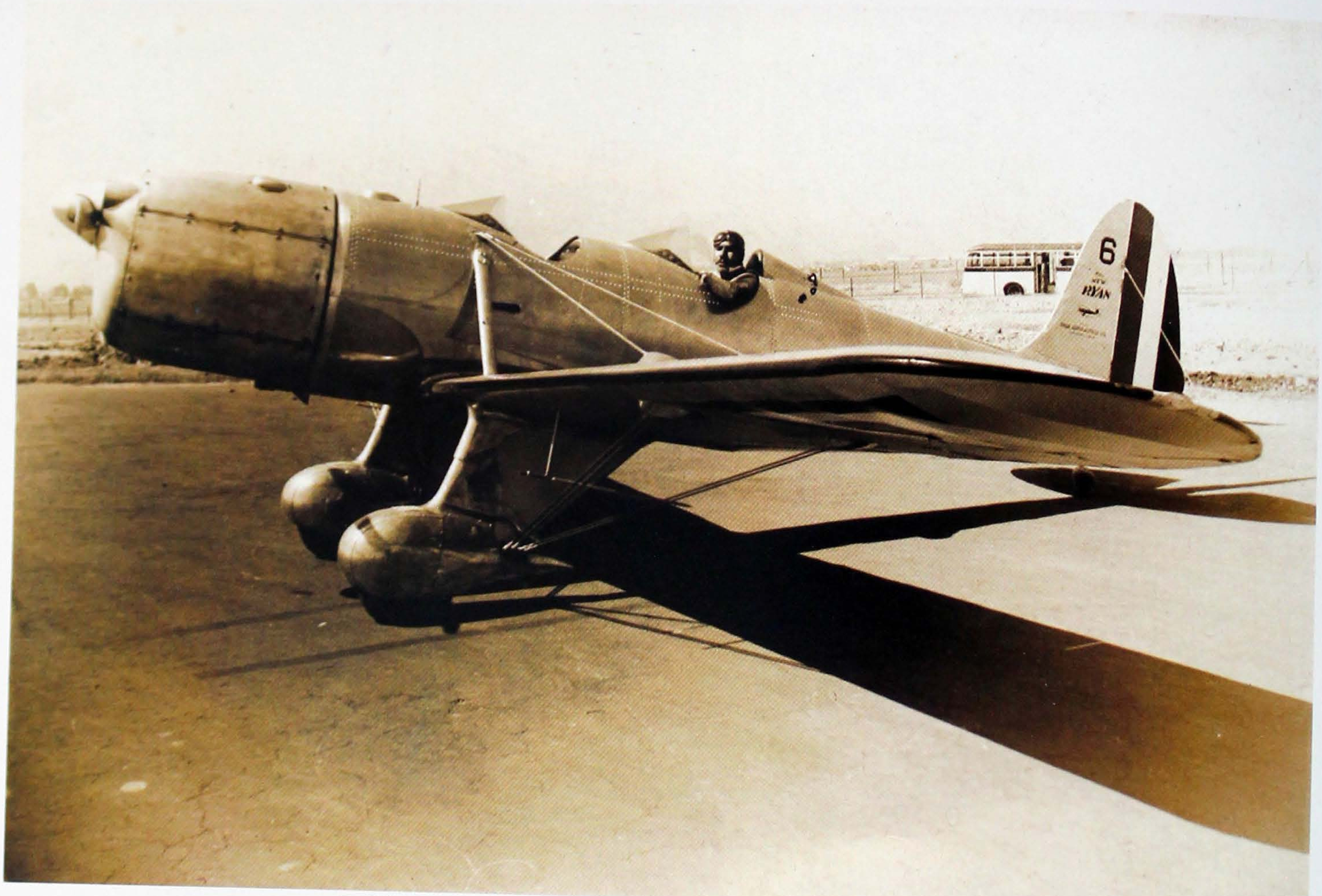


La EMA, forja una gran cantidad de pilotos en sus primeros años. (Archivo Familia Marquet)

que apoyen el desarrollo de la profesión de Piloto Aviador al más alto nivel técnico y profesional.

Sin embargo, la nueva iniciativa se enfrenta a un gremio de pilotos que ven con recelo a la nueva entidad, sobre todo por los resultados obtenidos en la antigua Liga; es importante subrayar que los valores básicos de ambas ligas son similares, sin embargo la nueva se enfoca más hacia lo profesional que a lo laboral.

Con el tiempo la idea madura, concretándose algo más que un anhelo lo cual implicó mucho trabajo de convencimiento, reflejado principalmente con los pilotos de aerolíneas comerciales, así como autoridades y directivos de empresas que no simpatizaban la unión de los pilotos. Así, después de sortear estos obstáculos finalmente se concreta la necesidad de regular la nueva profesión.



Capitán Augusto Marquet, Cadete de la EMA. (Archivo Familia Marquet)

P.A. Augusto Ramírez Altamirano



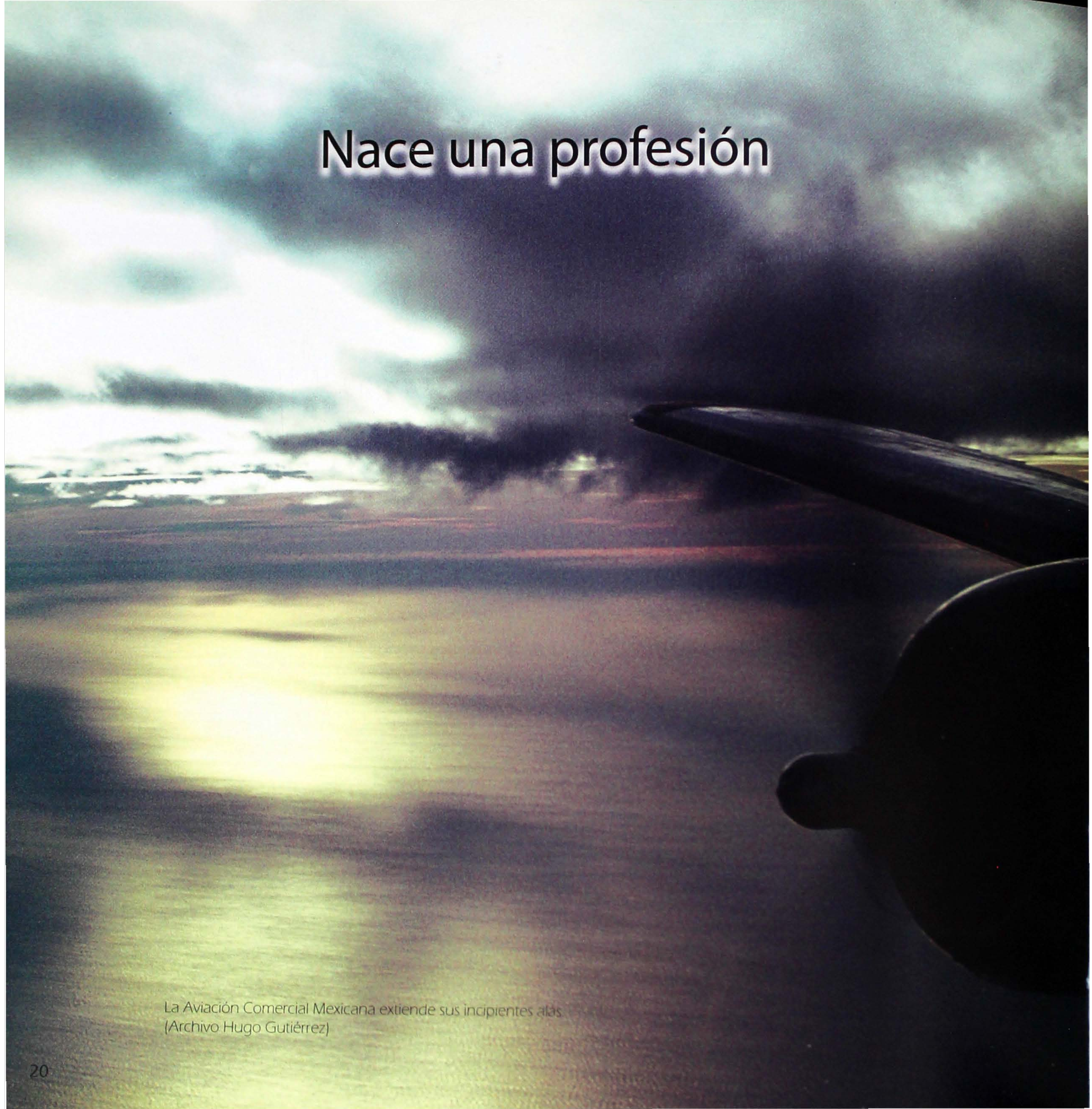
Nace el 19 septiembre de 1914 en la Ciudad de México; realiza sus estudios en la EMA (Escuela Militar de Aviación), graduándose como Teniente Piloto Aviador, volando aviones Fleet, Ryan, Corsario, Douglas, Consolidate, AT6 PT19 y AT11.

Obtiene la licencia comercial número 225 y el 17 de octubre de 1945 ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación como copiloto en el equipo DC3. El 31 de agosto de 1947, es ascendido a comandante de DC3, para posteriormente volar en CMA los aviones DC4, DC6 y Boeing 727-64.

Es socio fundador del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., donde ocupa diversos cargos en el Consejo Directivo del mismo, siendo 1er. Secretario Suplente, Subtesorero, Tesorero ; Ya en julio de 1962 es electo Presidente del CPAM, cargo que ocupa por el periodo de 1962 - 1964. Siendo el tercer presidente, es miembro fundador de ASPA de México y el socio numero 250. El 05 de marzo de 1960, recibe su cedula profesional, la cual ostenta el numero 82504 ante la Dirección General de Profesiones de la SEP.

Por problemas de salud, es cancelada su licencia el 05 de marzo de 1968, retirándose de toda actividad relacionada con la aviación. Fallece el 21 de julio de 1984.

Nace una profesión



La Aviación Comercial Mexicana extiende sus incipientes alas
(Archivo Hugo Gutiérrez)

Fundación del Colegio de Piloto Aviadores de México

La primera batalla

El Colegio de Pilotos fue creado bajo los conceptos más altos de valor, ética y moral profesional gestados, en una realidad en la cual se vislumbró la enorme posibilidad de certificar la profesión de Piloto Aviador en igualdad de derechos, si se le comparaba con otras profesiones ya registradas.

Es la voz del respetable capitán Baldomero H. Astudillo Cuevas, miembro fundador y primer Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores, quien nos remite a los hechos de aquella nublada y cálida tarde del 17 de julio de 1947.

En las calles de Lucerna, alrededor de las 17:30 horas y con la asistencia de numerosos Pilotos Aviadores, quienes habían realizado una gran labor proselitista para profesionalizar a los Pilotos Comerciales, se logra el registro profesional y la culminación de largos años de lucha; éste se lleva a cabo el 22 de julio de 1947 en la Notaría Número 31 de la Ciudad de México, ante el licenciado Mario Monroy Estrada.

La solicitud de protocolarización del Acta Constitutiva del Colegio y los estatutos, son solicitadas por el ciudadano mexicano Piloto Aviador Augusto Marquet García por su propio derecho, en nombre y representación de los Pilotos Aviadores. El notario, hace constar que los señores comparecientes le exhibieron las cartas poder a favor del compareciente Augusto Marquet García, otorgadas por los señores Pilotos Aviadores. Estos documentos son sellados y rubricados.

El notario certifica y da fe dando por conocido a los comparecientes con la capacidad legal necesaria para ese acto, siendo mexicanos por nacimiento e hijos de mexicanos. Pilotos Aviadores: el C. BALDOMERO H. ASTUDILLO de 33 años, el C. AUGUSTO MARQUERT GARCÍA de 38 años, el C. JOSÉ ANTONIO SAAVEDRA GAMBOA de 28 años y el C. GUSTAVO MELGAREJO de 36 años, a quienes les es leída y explicada el acta, la ratifican y firman a los veintitrés días del mes de julio de 1947, cubriendo el impuesto de timbre al 24 de julio de 1947.

El legado histórico del documento registrado (acta constitutiva y estatutos del Colegio de Pilotos Aviadores), menciona que en la Ciudad de México siendo las 17:30 horas del 17 de julio de 1947, acudieron a la casa No. 18 en las calles de Lucerna, los señores Pilotos Aviadores representados todos ellos por el C. P.A. AUGUSTO MARQUET GARCÍA, quien comparece por su propio derecho con el objeto de constituir el correspondiente Colegio de Profesionistas en ese entonces, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo VI de la Ley Reglamentaria de los Artículos 4 y 5 Constitucionales y capítulo VII del reglamento de ésta. En dicho acto queda protocolizada el acta constitutiva de esta institución, con el respaldo de 131 pilotos, cuyos nombres quedan escritos en la historia de la aviación mexicana (Ver cuadro paginas 24 y 25).

En este momento, se procede a la elección de los miembros del primer Consejo Directivo y queda constituido de la siguiente forma:

P.A. BALDOMERO H. ASTUDILLO
Presidente

P.A. AUGUSTO MARQUET GARCÍA
Vicepresidente

P.A. JOSÉ ANTONIO SAAVEDRA GAMBOA
Secretario Propietario

P.A. ROBERTO SALIDO BELTRÁN
Secretario Propietario

P.A. SALVADOR MARISCAL
Secretario Suplente

P.A. ANDRÉS FABRE TERÁN
Secretario Suplente

P.A. AGUSTÍN GUTIÉRREZ PELAEZ
Tesorero

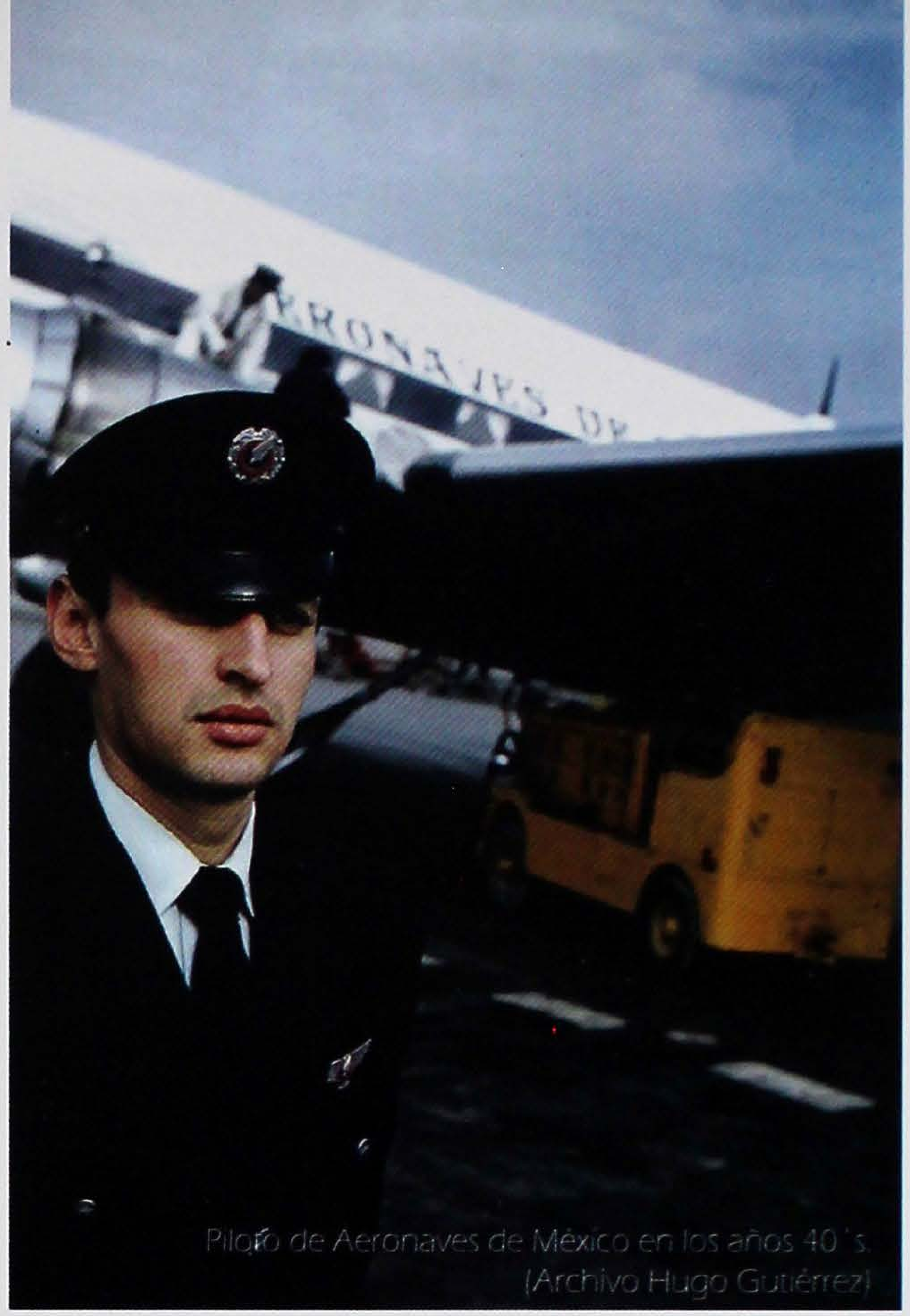
P.A. GUSTAVO MELGAREJO
Subtesorero

La asamblea, por unanimidad de votos, aprueba los estatutos que serán protocolarizados junto al acta constitutiva del Colegio de Pilotos de acuerdo con el Artículo 49 de la Ley Reglamentaria del Artículo 4 y 5 Constitucionales.

Sin descalificar la importancia del contenido de los 34 artículos que conformaron los estatutos de aquél entonces y que son el fundamento de la estructura jurídica del Colegio, los artículos que se mencionarán a continuación, son base y sustento futuro de la institución; históricamente la estructura original de éstos es fiel a lo contenido en el Acta Constitutiva original del CPAM:

Artículo 1. Se indica que el Colegio de Pilotos Aviadores, es una Asociación Civil sin fines lucrativos.

Artículo 2. El objetivo del Colegio es velar porque el ejercicio profesional se lleve a cabo dentro del más alto plano legal y moral, promover la expedición de leyes, reglamentos y sus reformas relativos al ejercicio profesional auxiliar de la administración pública, denunciar al Secretario de Educación Pública o a las autoridades penales, las violaciones de la Ley Reglamentaria de los artículos 4 y 5 Constitucionales y sus reglamentos en lo que se refiere al ejercicio de la profesión de Piloto Aviador, fomentar la cultura y las relaciones con los Colegios similares del país y extranjeros, colaborar con el poder público como cuerpo consultor, elaborar planes de estudios profesionales de Piloto Aviador y participar en la organización de los exámenes de la especialidad, aplicar sanciones contra los Pilotos Aviadores que falten al cumplimiento de sus deberes profesionales, pugnar por la unidad y prestigio de los Pilotos Aviadores, así como promover el mejoramiento moral, intelectual, profesional y económico de los colegiados.



Piloto de Aeronaves de México en los años 40´s.
(Archivo Hugo Gutiérrez)

Artículo 3. Fija que la duración del Colegio es indefinida.

Artículo 4. Establece que el domicilio del Colegio es en la Ciudad de México, estableciendo delegaciones en otros estados.

Artículo 6. Menciona que el capital del Colegio está formado con las cuotas ordinarias o extraordinarias de sus asociados y con los donativos que le diesen cualquier clase de instituciones privadas o públicas oficiales.

Miembros fundadores del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., cuyos nombres aparecen en el acta constitutiva del 17 de julio de 1947. 129 nombres de pilotos que conformaron al grupo inicial.

- PEDRO ACEVES MONTIJO
- FRANCISCO ACOSTA FERNÁNDEZ
- ANDRÉS ACOSTA IBARRA
- LUÍS ACUÑA
- JOSÉ G. ALTAMIRANO HERRERA
- GILBERTO ALVA VALLES
- MANUEL ANDRADE
- ISMAEL ARAGÓN MARTÍNEZ
- OSCAR ARANA SANZ
- ANTONIO ARROYO
- AMADO ARROYO FREUNDENBERG
- FRANCISCO A. BAÑOS
- JOSÉ LUÍS BARBOSA CERDA
- RUBEN DE LA BARREDA ARENAS
- JOSÉ BARROS
- LUIS BELLO BANDO
- CARLOS BORJA OVESO
- ELIOS BOZA BLANCO
- RAFAEL BULLMAN LAMADRID
- FLORENCIO CARRERA BRIBIESCA
- ARTURO CAJIGA FERRER
- ENRIQUE CALOCA
- RUBEN CARMONA VÁZQUEZ
- HEBERTO CARPIZO PALOMO
- RAFAEL CASTILLA CORREA
- JOSÉ CASTILLEJOS FIGUEROA
- AMADEO CASTRO ALMANZA
- BRAULIO CASTRO CAMPOS
- RAMON CELORIO VALLE
- CARLOS CORTES
- JUAN M. CORTES MARTÍNEZ
- RODRIGO COMPAN SÁNCHEZ
- LUIS M. CROSS BARRAGAN
- LUIS DÁVILA MUÑOZCANO
- RUFINO DÍAZ CARDOZA
- LEONARDO ENRÍQUEZ
- JOSÉ MANUEL ESPARZA AGUIRRE
- MANUEL ESPINOSA VELAZQUEZ
- ANDRES FABRE TIRAN
- MANUEL FARIAS RODRIGUEZ
- CARLOS FERNÁNDEZ DE LARA
- ROBERTO FIERRO M.
- EMMY FIGUEROA BARAJAS
- ARTURO FOULLON VIVANVO
- CARLOS GALLEGOS OCHOA
- FELIPE GARCÍA GARCÍA
- RUBÉN GARCIA RIVERA
- CAYETANO GARRIDO SÁNCHEZ
- GUILLERMO GARZA RANGEL
- JOSÉ GODOY GUERRERO
- ANTONIO GÓMEZ CASTRESANA
- MANUEL GÓMEZ MENDEZ
- FLORENCIO GONZÁLEZ DEL BOY
- ANTONIO GONZÁLEZ CANTU
- RICARDO GONZÁLEZ ORDUÑA
- JOSÉ GUTIÉRREZ GONZÁLEZ
- FERNANDO HENAINE SAYBA
- FERNANDO HERNÁNDEZ SANDOVAL
- LUIS HIJAR ALVARADO
- ALBERTO HOLM BAIGTS
- ENRIQUE LABADI PRIANI
- ROBERTO LEGORRETA
- ALFONSO LEOS ARDITO
- J. LUCINO LOPERENA
- LEOPOLDO LÓPEZ TALAMANTES
- ANTONIO MARIN ORDUÑA

- LUIS MARTEL G.
- ELISEO MARTÍN DEL CAMPO
- JUAN JOSÉ MARTÍNEZ NÚÑEZ
- RENÉ MOLNAR DUO
- ISIDRO MORALES
- MANUEL MORALES MORALES
- CARLOS MORENO BRILLAS
- CARLOS MORGAN ARGÚELLO
- LINO NIEBLA
- CARLOS NORIEGA DEL VALLE
- RICARDO OCHOA ASTENGO
- MIGUEL OROZCO GARCÍA
- IGNACIO ORTÍZ DÍAZ DE LEÓN
- PORFIRIO PALACIOS
- MANUEL PAZ PAREDES
- ROBERTO PÉREZ FLORES
- FRUCTUOSO PÉREZ SUÁREZ
- MANUEL PÉREZ TEJADA
- JORGE PIERCE NAVARRETE
- MANUEL PINEDA ZEVACUA
- MODESTO PINERO RIOS
- ELEAZAR B. PIÑA
- GUILLERMO PREISSER MORAN
- JORGE RAFAEL PUEBLA
- ANTONIO RAMOS OROZCO
- FRANCISCO RAMÓN VARGAS
- ALFONSO REBOUL LASCASSIES
- JOSÉ DEL RIO MONTERO
- CARLOS ROBLES
- CARLOS RODRÍGUEZ CORONA
- DAVID RODRIGUEZ MARTÍNEZ
- TOMAS ROSAS RODRÍGUEZ
- JAVIER ROBELO CASTELLANOS
- ERNESTO SAENZ GONZÁLEZ
- JUAN SALAZAR LÓPEZ
- LUIS SALCEDO AYALA
- SAMANO P.
- ANANIAS SAN JUAN
- CIRANO SÁNCHEZ CÁRDENAS
- MAURICIO SANDERS JIMÉNEZ
- PEDRO SANTILLANA SUÁREZ
- RICARDO SOTO ORTÍZ
- JULIO SOTO PALACIOS
- JOSÉ SOTO REYES
- ROBERTO STERLING V.
- JAIME SUÁREZ ECHEANDIA
- FRANCISCO TARAZONA TORAN
- ALAN TARDOS BUSTAMANTE
- SAMUEL TORRES LANDA
- MIGUEL TORRUCO CASTELLANOS
- RAFAÉL TREVIÑO ZAPATA
- CARLOS VARELA LANDÍNI
- DESIDERIO VARELA LAZO
- EDUARDO CAUDRECOURT PERALES
- ANDRÉS VÁZQUEZ RÍOS
- LUIS VÁZQUEZ SCHIAFFINO
- VICENTE VEGA DOMÍNGUEZ
- RUBÉN VELASCO
- EMILIO VILLA CEBALLOS
- LUIS VILLALVAZO
- MARIO VILLANUEVA
- FRANCISCO VON BORSTEL TAYLOR
- ENRIQUE ZARATE MUÑÓZ
- JAIME ZENIZO ROJAS
- JULIO ZINZER

Artículo 7. Para ser socio del Colegio de Pilotos Aviadores, se requiere:

1.- Ser mexicano por nacimiento e hijo de padres mexicanos.

2.- Tener licencia expedida por la Secretaría de Comunicaciones y obras Públicas.

3.- Acreditar con certificación expedida por el departamento de Aeronáutica Civil de la SCOP, tener más de 2,000 horas de vuelo o en todo caso, la autorización ya fuera provisional o definitiva expedida por la Dirección General de Profesiones.

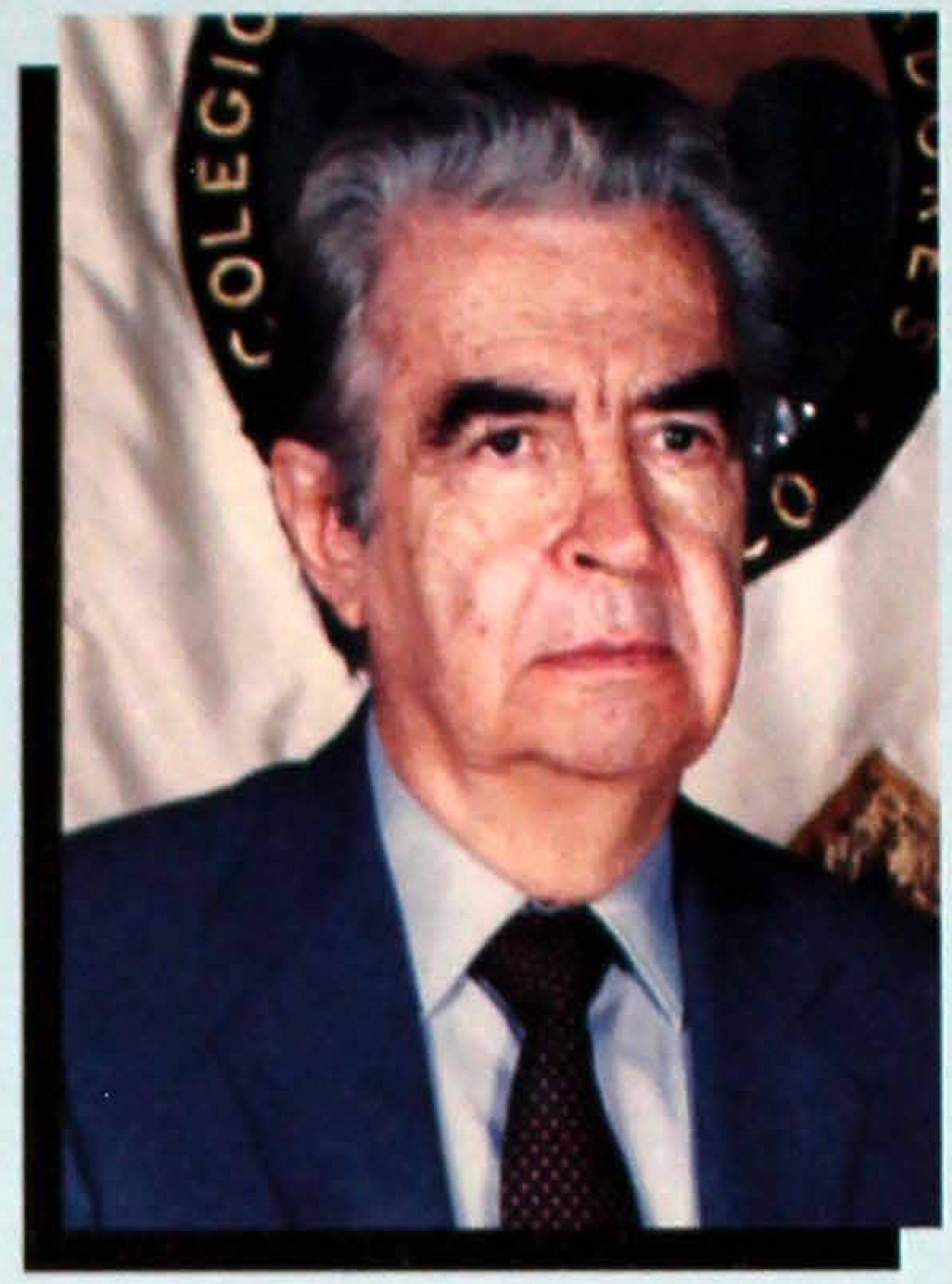
Artículo 10.- Además de cumplir con el Art. 7, los pilotos Aviadores que deseen ingresar al Colegio, deben solicitar por escrito ante el Consejo Directivo, su deseo apoyado con la firma de dos asociados y el Consejo Directivo resolverá provisionalmente hasta en tanto someta a votación por mayoría, ante la Asamblea General más próxima.

A lo largo de 60 años de historia, queda patente la gran labor de todos los Consejos Directivos, así como las reformas estatutarias que éstos han realizado; distinguiéndose de esta forma un gran trabajo profesional e institucional que dignifica la profesión de Piloto Aviador ante México y el Mundo.



La FAM, mantuvo una capacitación constante en sus tripulaciones. (Archivo Hugo Gutiérrez)

P.A. Jorge García Serna



Originario de la ciudad de Chihuahua, Chihuahua, nace el 17 de marzo de 1920. Realiza sus estudios de Piloto Aviador en Estados Unidos, donde obtiene un excelente conocimiento del idioma inglés. El día 05 de enero de 1953, ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación como Primer Oficial en el equipo DC3, posteriormente asciende a comandante del mismo equipo.

Es socio fundador de ASPA con el número sindical 25. En su trayectoria como Piloto Aviador en la CMA, voló los aviones DC3, C47, DC4, DC6, De Havilland Comet IV-C y Boeing 727 series 100 y 200. Alcanza la situación de retiro el 17 de marzo de 1980, desempeñándose como Jefe de Equipo B727 en Mexicana de Aviación.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, tuvo varios cargos y es elegido Presidente del mismo, para el bienio 1964-1966, siendo el cuarto presidente del CPAM en funciones.



El DC4 se introdujo en 1945, un impulso a la aviación mexicana. (Archivo Fernando Morlet)

Las primeras batallas

Dignidad y respecto a la ley

La mañana del 8 de enero de 1948, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, protagoniza lo que será su primera prueba de fuego. La empresa Aerovías Guest México, lleva a cabo su primer vuelo -AG100- en la ruta México–Madrid con escalas, utilizando un avión Lockheed L-749. Sin embargo, éste va contra la ley vigente que afirma: **sólo pilotos de nacionalidad mexicana pueden conducir aeronaves con bandera mexicana**. La realidad es que Guest utiliza a pilotos norteamericanos, alegando que se trata de un vuelo experimental.

El Capitán Augusto Marquet García, con carácter de Vicepresidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México, se presenta ante el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Lic. Agustín García López,

quién de pie frente al avión "Veracruz", declara inaugurada oficialmente la ruta México-Madrid, vía puntos intermedios.

El P.A. Marquet García, informa al C. Secretario de la violación al Artículo 32 Constitucional que determina la calidad de mexicano por nacimiento para ser Capitán de una aeronave que vuele con la bandera o insignia mercante mexicana. Al mismo tiempo el P.A. Marquet, pide al funcionario del Gobierno Mexicano que tome las medidas pertinentes para no sólo impedir la salida del vuelo, sino sancionar a la empresa Aerovías Guest México por tal evento.

El Lic. García López se disculpa con el Augusto Marquet y tras algunas evasivas, finalmente permite la partida del Constellation "Veracruz" al mando del P.A. Alfred Merhige de nacionalidad estadounidense. Ante la situación el P.A. Marquet García, levanta una denuncia por escrito ante el Procurador General de la República; sin embargo, la denuncia no procede.

Los esfuerzos de Capitán Marquet no sólo son ignorados, sino incluso sancionados pues un grupo de políticos y gente ajena a la aviación, promueven el suceso como una afrenta al Gobierno del C. Presidente Licenciado Miguel Alemán Valdez e incluso contra el desarrollo del país. Días más tarde sin justificación alguna, el P.A. Augusto Marquet es despedido de LAMSA sin que nada se haga al respecto. Como consecuencia al Capitán Marquet García, se le cierran las puertas en todas las empresas de aviación del país y se ve forzado a regresar a la vida militar.



En los años 50´s, crece la aviación y con ello la necesidad de pilotos capacitados. (Archivo CPAM)

El entusiasmo inicial con el que se forma el Colegio de Pilotos Aviadores de México, pronto pasa a una etapa de letargo; incluso, el incidente con Guest amenaza su existencia, creándose una atmósfera de incertidumbre entre las empresas. Los funcionarios de las aerolíneas piensan que el CPAM, generará los mismos problemas que tuvieron con la malograda Liga de Pilotos en su momento. Asimismo se respira un clima de desconfianza en el medio aeronáutico nacional, las presiones no se dejan esperar ya sea de forma directa o indirecta hacia los pilotos aviadores, trayendo como consecuencia, el mínimo contacto con el colegio reflejándose así, un disminuido interés en afiliarse a éste o incluso si lo están, darse de baja.

1948, a un año de levantar el vuelo

Incertidumbre en el aire

En julio de 1948, llega el primer aniversario del CPAM; se realiza una asamblea a la que acuden muy pocos y la situación es muy diferente a aquella tarde del verano de 1947, cuando el gran número de pilotos asistentes vivía un ambiente de fiesta; en esa ocasión la atmósfera era lúgubre y con aires de clandestinidad.

El 17 de julio de 1948, toma protesta como Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México, el P.A. Jorge Castillejos Figueroa, hombre de extracción militar, de carácter serio y comprometido con el CPAM, quién se desempeña como Comandante de DC3 en la Compañía Mexicana de Aviación.

Es precisamente en ese periodo cuando la situación laboral de los Pilotos Aviadores en nuestro país, continuó degradándose. Los roces se dan, no sólo entre Empleados-Empresa, sino incluso entre los mismos compañeros; las inquietudes laborales se hacen cada vez más presentes en el medio aeronáutico nacional y pasan a un segundo término



El P. A. Baldomero Astudillo dirigiendo palabras a los pilotos durante el paro de 1959 (Archivo CPAM)

las cuestiones técnicas. Los jefes de los pilotos de todas las aerolíneas mexicanas, siembran inquietud y temor en el gremio; así empieza la deserción de las filas del CPAM, los pilotos evitan cualquier contacto con éste, por temor a represiones; cada vez se ven menos miembros en las asambleas e incluso llegan a cancelarse por falta de quórum.

Algunos pilotos del primer Consejo Directivo del CPAM, como el caso concreto del P.A. Andrés Fabre Terán, se involucrarán en la lucha laboral del gremio. Por otra parte el P.A. Castillejos Figueroa, se mantiene como Presidente del Colegio de Pilotos por más de una década; aquí es importante mencionar que aunque en un principio en los estatutos originales del Colegio no se permitía la reelección en los cargos del Consejo Directivo, se tiene que realizar una excepción a los mismos, pues es en esta dura etapa cuando era imposible realizar una votación como tal. Hay mucha presión ejercida por las empresas hacia los pilotos para evitar su participación en actividades que consideran como ajenas a su trabajo. Es importante destacar la participación del Capitán Jorge Castillejos Figueroa al frente del Colegio, quien tiene la entereza y sobre todo la determinación de no dejar morir al CPAM.

Aunque el Colegio tiene objetivos muy claros y definidos en lo referente a la profesión de Piloto Aviador, es obvio que no puede quedar lejos de los reclamos de un gremio que pide respeto y mejores condiciones laborales para ejercer la profesión. Es en el verano de 1958, con el surgimiento de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), cuando los pilotos de las líneas aéreas comerciales del país se organizan para alcanzar sus objetivos. El primer Secretario General de ASPA de



Las tripulaciones mexicanas establecen puentes con el mundo. (Archivo Hugo Gutiérrez)

México fue el P.A. Andrés Fabre Terán, quien fuera 11 años atrás Segundo Secretario Suplente del CPAM, durante el primer Consejo Directivo.

La lucha que libran los pilotos, entra en su etapa más importante el 23 de enero de 1959, cuando éstos buscan el registro de ASPA de México y con ello el reconocimiento de la libre asociación sindical; esa mañana de invierno, estalla el paro nacional de los pilotos, en la plataforma principal del Aeropuerto Central de la Ciudad de México ante una gran concentración, el P.A. Baldomero H. Astudillo, quien dio vida a la Liga y al Colegio de Pilotos, dirige un emotivo discurso sobre la unidad y fuerza del movimiento. Sus palabras de líder redimensionan la importancia del paro y ayudan a despejar las dudas



Capitán Francisco Tarazona, al pie de un DC6 de Mexicana en los años 50´s. (Archivo Hugo Gutiérrez)

entre los pilotos titubeantes. De esta forma CPAM, se convierte en un valioso apoyo moral y ético de ASPA de México.

Con la inclusión del artículo 5 (BIS) en la Ley General de Trabajo, se consolida el movimiento laboral de los pilotos aviadores mexicanos. Redactado por el Licenciado Eduardo Medina Urbizu, este artículo sustenta la creación del sindicato y la obtención de la firma de los primeros contratos colectivos de trabajo. Entre noviembre de 1959 y mayo de 1960, se logra establecer un nuevo clima de tranquilidad entre los pilotos y las empresas.

ASPA por su carácter de organización sindical, enfrentaría una serie de restricciones legales en la toma de decisiones de algunos asuntos técnicos, mientras que el CPAM, posee una personalidad jurídica y técnica con carácter oficial que conjuga perfectamente las necesidades de los pilotos en cuestiones de superación profesional y personal, así como de la misma aviación mexicana en todos los órdenes. Por esta razón el Colegio, recibe el apoyo incondicional de los ahora pilotos sindicalizados y resurge en el medio aeronáutico nacional.

En julio de 1960, el CPAM alcanza un logro muy importante en lo referente a la profesionalización del Piloto Aviador ya que se concluyen los trámites ante la SEP de 20 cédulas y títulos profesionales. Este beneficio para muchos podrá parecer pequeño, pero después los tiempos difíciles vividos en años anteriores, representa para el Colegio una guerra ganada. Es así como estas 20 cédulas y títulos, aunque no lo parezca, son las bases del resurgimiento del Colegio de Pilotos Aviadores de México.

Tras una etapa muy dura, difícil, de una lucha contra corriente en donde la mayoría de las ocasiones se tuvieron sinsabores y una decepción tras otra, arriba el momento en que el P.A. Jorge Castillejos, tras 14 años de continuo trabajo en favor de la institución, finaliza su gestión como Presidente del CPAM, entrando al relevo en julio de 1962 el P.A. Augusto Ramírez Altamirano después de las primeras elecciones posteriores a este periodo crítico.

P.A. Guilermo Sottil Prieto



Nace en la Ciudad de México, el 21 de septiembre de 1917; cursa sus estudios de Piloto Aviador en instituciones privadas e ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación el 05 de octubre de 1943, empresa donde voló los equipos DC3, C47, DC4, DC6, DC7, De Havilland Comet IV-C y Boeing 727 en sus series 100 y 200´s.

Igualmente desempeñó los cargos de Piloto Instructor, Asesor, Jefe de Equipo Comet IV-V y B727 y finalmente Jefe de Pilotos, cargo que ocupo hasta su jubilación el 21 de septiembre de 1977.

Fue socio fundador de ASPA de México, con el número sindical 239. En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, se desempeño en diversos cargos del Consejo Directivo para en julio de 1966, tomar posesión del cargo como el quinto Presidente del CPAM, para el periodo 1966-1968.

Fallece en la Ciudad de México el 03 de marzo de 1993.

Los años sesenta

Retomar el vuelo

El P.A. Ramírez Altamirano tiene en sus manos la dura tarea de mantener la inercia del resurgimiento del CPAM. Durante su gestión llevada a cabo en el bienio 1962-1964, da seguimiento a la tarea empezada por su antecesor: **Mantener y estrechar las relaciones del Colegio con las autoridades mexicanas, así como con las empresas**. Para mejorar el trabajo del Colegio se da inicio a los contactos y plena comunicación en otros países con dirigentes de instancias similares al CPAM, obteniendo con esto, una interrelación muy importante que deriva en el intercambio constante de información.

A corto plazo, el trabajo generado por el nuevo Consejo Directivo, comienza a rendir frutos al lograr que el número de pilotos afiliados al Colegio empiece a crecer nuevamente. Es así como un grupo de fundadores del CPAM vuelve a laborar en la institución; un claro ejemplo de ello, fue la llegada del P.A. Andrés Fabre, ex secretario General de ASPA.

Para el bienio 1964-1966, se elige al P.A. Jorge García Serna como cuarto Presidente del CPAM; su administración es orientada en su mayoría al área técnica y mantiene un contacto muy estrecho con ASPA de México y con la DGAC.

De 1966 a 1968, el P.A. Guillermo Sottil Prieto asume como quinto Presidente del CPAM. Es durante esta administración cuando se ve cerca la realidad de cumplir el viejo anhelo de establecer una casa para los Pilotos Aviadores mexicanos.



No todos los aeropuertos contaban con las instalaciones acordes a los nuevos equipos. [Archivo José Carreño]



En 1960, México ingresa a la era del Jet. (Archivo Hugo Gutiérrez)

Durante los años de lucha sindical, el entonces Presidente de la República Licenciado Adolfo López Mateos, se comprometió a proporcionar un sitio apropiado para la cede del CPAM; varios años se mantienen conversaciones formales con distintas autoridades gubernamentales encaminadas a localizar un domicilio formal para finalmente éste quedase ubicado en la calle de Palomas núm. 110, colonia Reforma Social, con una superficie de 1,796.34 metros cuadrados y de propiedad federal.

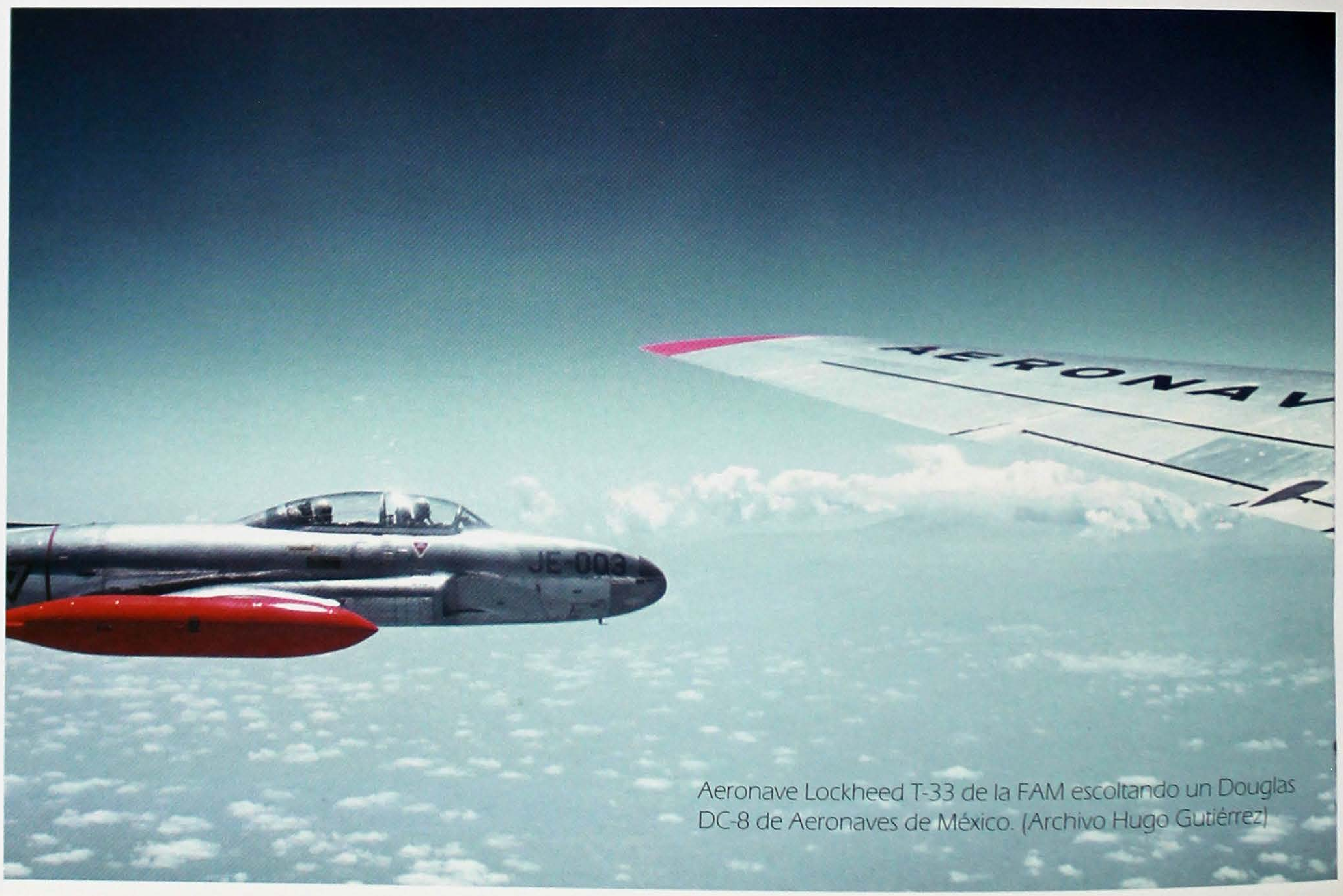
El 1967, el Licenciado Gustavo Díaz Ordaz, Presidente de la República, emite el decreto publicado en el Diario Oficial con fecha 3 de febrero en el que queda indicado que el propósito del Ejecutivo, es contribuir con las organizaciones que defienden y apoyan los intereses de la clase trabajadora y que no

persiguen propósitos de lucro, haciendo constar que el terreno en cuestión, le es enajenado a ASPA de México por parte de la Secretaría del Patrimonio Nacional, fuera de subasta pública.

Tras varias gestiones realizadas por parte de los Pilotos Aviadores: Guillermo Sottil Prieto, presidente del CPAM y Armando Victoria Galván, Secretario General de ASPA, el Colegio de Pilotos junto con la Caja de Jubilaciones y Retiros, quedan establecidos en dicho inmueble en enero de 1970, inaugurándose así, la primera etapa de éste.

Es el 17 de julio de 1967 cuando en la Ciudad de México, es encabezada por el entonces presidente del CPAM, P.A. Guillermo Sottil, la Asamblea Conmemorativa del XX aniversario de la fundación del Colegio de Pilotos Aviadores de México y en la cual se contó en el presidium con todos los miembros del primer Consejo Directivo de 1947.

"Si grande fue el esfuerzo para mantener la vida de esta asociación que hoy cumple veinte años de edad, mayor tendrá que ser el que se realice para cumplir fielmente sus objetivos para lo cual el Colegio de Pilotos Aviadores de México deberá: sentir hondo, pensar alto y hablar claro... palabras y posteriormente lema del CPAM, expresadas en la Asamblea del Colegio, durante el último discurso dirigido por el P.A. Augusto Marquet García, quien a la edad de 60 años fallece el 5 de septiembre de 1968, siendo considerada su perdida como irreparable y como un legado en todas las generaciones de pilotos de nuestro país.



Aeronave Lockheed T-33 de la FAM escoltando un Douglas DC-8 de Aeronaves de México. (Archivo Hugo Gutiérrez)



Los pilotos mexicanos comienzan a estar preparados con las nuevas tecnologías. (Archivo Hugo Gutiérrez)

En marzo de 1968, aprovechando en nuestro país la XI reunión de la IATA (Asociación Internacional de Transporte Aéreo), el Colegio de Pilotos Aviadores, a solicitud del Gobierno Mexicano, figura por primera vez como asesor del mismo en las negociaciones de convenios bilaterales de aviación con diversos países, empezando con el de México y los Estados Unidos.

En julio de 1968, el P.A. Amadeo Castro Almanza, quien fuera uno de los integrantes de la Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana y Capitán de Mexicana de Aviación, ocupa la presidencia del Colegio de Pilotos Aviadores, en lo que será el primero de dos periodos (1968-1970 y 1972-1974).



En los años 60´s, se combino el pasado, presente y futuro de la aviación Mexicana. (Archivo José Carreño)

Los años setenta

Década de expansión y excesos



En 1970, inicia una década que registra uno de los mayores impulsos en la aviación mexicana tanto en el aspecto técnico, profesional y comercial; México enfrenta grandes retos de desarrollo y la industria aeronáutica nacional, a pesar de numerosas dificultades económicas y problemas de índole político, logra un notable posicionamiento sobre todo a nivel América Latina.

El P.A. Moisés Alcaraz Guzmán, es el séptimo Presidente del Colegio de Pilotos (1970-1972); al ejercer su periodo no deja pasar la oportunidad de reforzar el trabajo que se había realizado en favor de la seguridad en la industria. El 17 de julio de 1972, se celebran los 25 años de la fundación del Colegio de Pilotos Aviadores de México y por primera vez, acude a la Asamblea Ordinaria Conmemorativa el Licenciado Luís Echeverría Álvarez, en ese entonces presidente de la República y en el discurso expresado por el P. A. Alcaraz, se critica la actuación del Gobierno frente a los problemas de la aviación mexicana.

Es en la década de los años 70, cuando las operaciones aeronáuticas tanto en México como internacionalmente, comienzan a registrarse una gran cantidad de actos de interferencia ilícita, sabotaje y violencia, incluyendo aeropuertos e instalaciones de aerolíneas. Los Estados miembros de OACI, entre ellos, México, aprueban y firman tres convenios para poner un alto a estas actividades.

El B727-264A se incorpora a los cielos de México. (Archivo Manuel Ruiz Romero)

1. Convenio de la Haya
Firmado el 16 de diciembre 1970, para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves civiles, su tripulación y pasajeros.

2. Convenio de Montreal
Firmado el 23 de septiembre de 1971, para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

3. Convenio de Tokio
Firmado el 14 de septiembre de 1973, sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de aeronaves civiles.

El 8 de noviembre de 1972, es secuestrado un B727-264 de Mexicana de Aviación, mientras cubre el vuelo MX703 entre Monterrey y la Ciudad de México; a pesar de no ser el primer acto de interferencia ilícita de estas características en nuestro país (ya que desde el año de 1966 se registran los primeros secuestros aéreos contra aerolíneas nacionales), fue más espectacular por su cobertura mediática e interés de la sociedad mexicana. Tras el secuestro, el CPAM hace llegar una dura crítica a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Aeronáutica Civil y Aeropuertos y Servicios Auxiliares. El P.A. Amadeo Castro Almanza, Presidente del Colegio en esos años, reclama la indiferencia del gobierno ante los acontecimientos, a pesar de haber firmado los Convenios de la OACI referente a estos temas. El secuestro da la pauta para que se hagan una serie de modificaciones a la Ley de Vías Generales de Comunicación, en lo referente a seguridad en aeropuertos.


Aviones mexicanos aterrizan en lejanos aeropuertos.
(Archivo Hugo Gutiérrez)

El Gobierno Mexicano crea el 23 de junio de 1973 el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria y el 14 de junio de 1975, se crean los Comités Locales de Seguridad Aeroportuaria. El gobierno ve la necesaria participación de los pilotos aviadores en el desempeño de los Convenios suscritos ante la OACI e incluye al CPAM en ambos comités; de esta forma el Colegio de Pilotos Aviadores de México, obtiene el reconocimiento y aval de las autoridades del sector nacional e internacional. Los representantes del CPAM no sólo trabajarán en el campo de seguridad, sino ahora también en lo referente a evitar los actos de interferencia ilícita en tierra y en vuelo.

En marzo de 1972, la P.A. Bertha Zerón se convierte en la primera mujer en afiliarse al Colegio de Pilotos; "Berthita" como se le conoce, fue una mujer pionera en varias áreas de la aviación privada y comercial de México.

Era el año de 1974 cuando el P.A. Mauro Gómez-Peralta Damirón, toma posesión de la Presidencia del

Colegio. Se trata del décimo presidente del CPAM, quien hasta el momento era Secretario General de ASPA de México. Durante la gestión del periodo de 1974 a 1976 la aviación comercial mexicana alcanza un considerable desarrollo, tanto la empresa Aeroméxico, como Mexicana de Aviación incrementan su flota en más de un 20%; se reciben los primeros aviones de cabina ancha, los DC10 serie 30 y ambas aerolíneas aumentan en más de un 30% el número de pasajeros y de carga aérea transportados; es de esta forma como el número de pilotos en ambas empresas incrementa en un 25%, dando por resultado un notorio aumento de inscripciones de miembros colegiados al CPAM.

En 1976, tras arduas reuniones con la Secretaría de Educación Pública, el CPAM consigue que la carrera de Piloto Aviador requiera de estudios mínimos de preparatoria; es durante los años subsecuentes cuando el Colegio adquiere la madurez necesaria para establecer cursos y seminarios sobre diversos tópicos, los cuales quedan abiertos a todos los integrantes de la comunidad aeronáutica nacional. Impartidos por personal altamente calificado, dichos cursos y seminarios representan una importante aportación para el mejoramiento del nivel profesional de los pilotos, tarea formativa que se renueva constantemente instrumentando nuevas tecnologías.



En julio de 1972, se celebra el 25 aniversario del CPAM.
(Archivo General de la Nación)

Para julio de 1976, el P.A. René Suárez Pérez de Aeroméxico, un hombre de gran experiencia y valor, toma posesión como el décimo primer Presidente del CPAM; es el primer piloto en el cargo en ser reelegido de forma inmediata y como consecuencia asumiendo una gestión de dos bienios (1976-1978 y 1978-1980), enfrentándose a nuevos retos, uno que otro conflicto laboral e intereses internacionales.

El 10 de diciembre de 1976, por acuerdo de la Asamblea General de Colegio de Pilotos Aviadores de México se instituye la Medalla al Mérito Profesional: "Capitán Augusto Marquet García", para posteriormente, el 9 de febrero de 1978, modificarse el reglamento correspondiente.

En 1978, se crea la Comisión Mixta Controladores-Pilotos, instancia que nace del trabajo de un grupo de pilotos apoyados por el CPAM y un grupo de controladores que comienzan por intercambiar información sobre los problemas de comunicación, carencias de equipo, infraestructura, entre otros. Si bien la relación entre los pilotos y los controladores de tránsito aéreo, en términos laborales era buena, únicamente se necesitaba reforzarla.

Dentro de las funciones con las que se crea la

Comisión, está la de coordinar a controladores así como pilotos para desarrollar y poner en operación proyectos relacionados con procedimientos en áreas terminales, así como salidas y llegadas a aeropuertos; al implementarse dicha coordinación se logra optimizar las operaciones de vuelo.

La Comisión, también tiene la tarea de identificar las probables causas que originan un incidente o un accidente en relación con el CTA, así como buscar soluciones a las confrontaciones entre pilotos y controladores surgidas por diferencias en las operaciones aéreas, deficiencias en radio-ayudas, frecuencias o equipos.

Todo este esfuerzo de coordinación entre pilotos y controladores, está a punto de desaparecer antes de generar sus primeros frutos. En agosto de 1978, surge un conflicto interno de carácter laboral entre Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. (RAMSA) y Secretaria de Comunicaciones Transportes (SCT). Los controladores están en pie de lucha desde años atrás, exigiendo mejores condiciones laborales y mejor equipo de trabajo. El Gobierno decide la desaparición de RAMSA y el 4 de octubre de 1978, surge el órgano desconcentrado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM).

Durante los meses que dura el conflicto, el CPAM



Con el DC10, México ingresa a la era de la aerotransportación masiva en 1974. (Archivo Hugo Gutiérrez)

junto con ASPA, evalúa la posibilidad de efectuar vuelos bajo el más alto nivel de seguridad y la situación vivida en cuanto a la destitución del personal experimentado de RAMSA y su reemplazo por personal de confianza y controladores sin experiencia. De esta manera el Colegio de Pilotos, cumple una importante labor de supervisión en las operaciones aéreas y lleva a cabo un perfecto seguimiento de todos los reportes elaborados por pilotos aviadores, señalando anomalías e incidentes de los vuelos que se realizan durante el conflicto.

El 31 de octubre de 1979 se registra uno de los accidentes de aviación más graves ocurridos en territorio mexicano. Un avión Mc Donnell Douglas DC10 de la empresa norteamericana Western Airlines, que cubre el vuelo WA2605 entre la ciudad de Los Ángeles y la Ciudad de México, con 77 pasajeros y 11 tripulantes, se destruye al aterrizar en una de las pistas del Aeropuerto de la Ciudad de México, poco antes del amanecer. La investigación del siniestro se lleva a cabo entre ambos países con personal de la National Transportation Safety Board (NTSB), Federal Aviation Administration (FAA) y Western Airlines, por parte de Estados Unidos, y la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil. La DGAC se apoya en todo momento en los pilotos investigadores en accidentes aéreos que participaban en la Comisión Técnica Pericial del CPAM, así como de Asuntos Técnicos de ASPA, quienes realizaron un excelente trabajo recibiendo el reconocimiento de las autoridades norteamericanas al finalizar la investigación. Entre el grupo de pilotos encargados de la investigación se encontraban los Capitanes Miguel Lavalle Robles, Raúl Lazcano y Crescensiano Medrano Ramos.



En los años 70´s, se dan los primeros pasos en la equidad de género en la aviación mexicana. (Archivo Hugo Gutiérrez)

A finales de los setenta, en el centro del país y en el sureste, se establece un pequeño grupo de empresas aéreas de carácter regional como: Aerovías Caribe, Aero Cozumel, Interestatal de Aviación, Aeroleón, etcétera. Estas empresas inician operaciones con aviones que tienen en su bitácora varios años de servicio, como el Fairchaild FH227 y el Convair 340 y 440, tal vez éstos no son los más adecuados, sin embargo comienzan a prestar servicio a diversas ciudades que no contaban con vuelos regulares; de estas empresas se acercan al CPAM grupos de pilotos, quienes solicitan asesoría técnica que eleve el nivel de seguridad en sus operaciones; por su parte la DGAC solicita al CPAM evaluar a dichas compañías.

P.A. Moisés Alcaraz Guzmán



Nació en la Ciudad de México el 17 de marzo de 1932; inicio sus estudios profesionales de aviación en las escuela de vuelo de Connally AFBI y Sheppard AFB, como miembro activo de la Fuerza Aérea Mexicana y terminando su entrenamiento de vuelo en la Escuela de Aviación Civil 5 de Mayo, en Puebla, en 1952.

El 20 de octubre de 1952, ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación como Primer Oficial de equipo DC3 y DC4; posteriormente fue ascendido a Comandante de equipos DC4, DC6, De Havilland Comet IV-C y Boeing 727 series 100 y 200's.

Fue socio fundador de ASPA de México, organizó el Comité Técnico de la misma asociación y entre los años de 1961 a 1965, fue delegado mexicano en los congresos de IFALPA, ocupo el cargo de Vicepresidente Regional (México, Centroamérica y Caribe) y en 1965 fue electo Vicepresidente Mundial de IFALAPA, cargo que ocupo hasta 1968.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, participó activamente en todo lo relacionado a cuestiones técnicas, llegando a ser Presidente de éste en el periodo 1970-1972.

Fallece en la Ciudad de México, el 14 de marzo de 1986.

Los años ochenta

Una década de crisis y retos



La profesión de Piloto Aviador en constante capacitación.
(Archivo Hugo Gutiérrez)

Con excelentes resultados el P.A. René Suárez Pérez termina su gestión en 1980, manteniendo una óptima relación con las autoridades nacionales y contactos efectivos con organismos e instituciones de seguridad aeronáutica a nivel internacional, logrando así posicionar al CPAM como asesor y conciencia de la autoridad nacional.

Al iniciar la década de los ochenta, la aviación mexicana continúa con el proceso de expansión iniciado durante 1970; se consolidan las dos principales aerolíneas mexicanas y aumentan las empresas pequeñas de aviación regional, cada vez se abren más plazas de trabajo para pilotos mexicanos y a esas alturas el CPAM se le considera como interlocutor entre el Gobierno y la industria aeronáutica nacional.

El P.A. Héctor Martínez Santamaría, piloto de Mexicana de Aviación, asume la presidencia del CPAM el 17 de julio de 1980, quien inicia una gestión de cuatro años, como consecuencia de su posterior reelección en 1982, en esta etapa el CPAM inicialmente participa como asesor y después en forma directa en la elaboración de normas para su aplicación en la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Es el 11 de mayo de 1981 cuando la asamblea del CPAM, con objeto de mejorar calidad y presentación en las preseas, decide reformar el acuerdo anterior, reflejándose éste con la Medalla

"P.A. Augusto Marquet García", por 5,000 horas de vuelo y las preseas "Orden Colegio de Pilotos Aviadores de México", 4ta. Clase por 10,000 horas, 3ra. Clase por 15,000 horas, 2da. Clase por 20,000 horas y finalmente de 1ra. Clase por 25,000 horas de servicio en vuelo.

En la primavera de 1982, la aerolínea Aerocalifornia con base en la ciudad de La Paz, Baja California Sur, ingresa a la era de la aviación a reacción; establecida en 1965 con operaciones regulares y charter en el noroeste del país, ésta se convierte en la tercera empresa de aviación mexicana en operar con aeronaves turborreactores para pasajeros. Asimismo es evaluada por personal de la DGAC, asesorada por el CPAM donde comienzan a afiliarse los primeros pilotos comerciales de dicha aerolínea.

Pero también en 1982, se suscita un hecho muy interesante en la aviación comercial mexicana: la Compañía Mexicana de Aviación pasa a ser empresa paraestatal por disposición del Lic. José López Portillo en ese momento Presidente de la República, al tomar posesión del 53% de sus acciones. En ese mismo año, (29 de julio) en una Asamblea de Accionistas, el Ing. Manuel Sosa de la Vega, Director General de la CMA, es sustituido por el Lic. Enrique Loaeza Tovar, hasta ese momento Director de Aeronaves de México.

Para el otoño de 1982, el P.A. Crescensiano Medrano Barra, Segundo Secretario Propietario y encargado de las relaciones públicas y publicaciones del CPAM, inicia un nuevo programa de comunicación abierta entre Pilotos-Colegio, para tratar temas inherentes a la profesión. Así, en octubre de ese año sale publicado el primer Boletín Técnico del Colegio.

Con el objeto de ofrecer a los miembros colegiados una forma más completa y a la vez más sencilla de leer y conservar el Boletín Técnico, es en 1984 cuando éste se reestructura en su presentación y haciendo hincapié en el color que identifica a cada uno de los temas tratados.

Colores de Identificación Boletín:

- Color Azul – Información de carácter profesional.
- Color Amarillo – Información sobre la prevención de accidentes.
- Color Blanco – Información en general.

Con una larga trayectoria, incluyendo haber sido director de Operaciones de Mexicana de Aviación, el P.A. Francisco Ballina asume la presidencia del CPAM al ser elegido durante el bienio 1984-1986.



Los aeródromos rurales apoyan al desarrollo del turismo.
(Foto / Hugo Gutiérrez)

5,000 horas
Medalla
P.A. Augusto Marquet García





Reconocimiento por
7,500 horas
Gafete

4ta. clase por 10,000 horas
Órden Colegio de Pilotos
Aviadores de México





Reconocimiento por
12,500 horas
Gafete

3a. clase por 15,000 horas
Órden Colegio de Pilotos
Aviadores de México





Reconocimiento por
17,500 horas
Gafete





Reconocimiento por
22,500 horas
Gafete

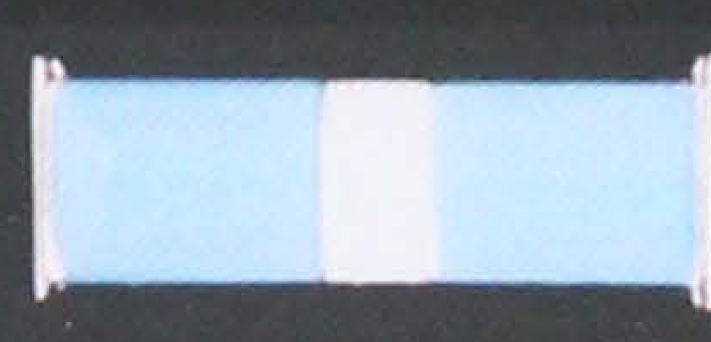
1a. clase por 25,000 horas
Órden Colegio de Pilotos
Aviadores de México







2a. clase por 20 ,000 horas
Órden Colegio de Pilotos
Aviadores de México



Preseas y Reconocimientos que otorga el Colegio de Pilotos Aviadores de México a sus miembros colegiados por horas de vuelo.

Dando seguimiento a una larga tradición familiar dentro de la industria aeronáutica ya que su padre fue miembros fundador de ASPA de México y quien ocupó cargos de carácter técnico en el Consejo Directivo del CPAM, es Ballina quien al ejercer su bienio se enfrenta a una de las etapas (1986) más complejas y oscuras en la aviación comercial mexicana.

Tras suceder tres accidentes y registrarse un alto número de fatalidades, es en ese periodo cuando el CPAM se involucra en la investigación de éstos, contando con la participación de pilotos expertos en este ramo y colaboradores en la Comisión Técnica Pericial del CPAM, algunos aún continúan colaborando estrechamente con dicha Comisión. Destacan los nombres de los capitanes: Jesús Durán Chávez, Gerardo Brand, Octavio Amezcua y Enrique Escalante, entre otros.

La complicada situación que se presenta en 1986, provoca que el CPAM participe activamente en la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de la DGAC; logrando que en ésta se aumente de dos hasta diez el número de plazas para los pilotos especializados en la materia. Ante el extenso trabajo, el CPAM aboga porque esta Comisión tenga un mayor respaldo de la autoridad e igualmente más atribuciones bajo su cargo.

En cuanto a los accidentes que ocurren en 1986, el primero de ellos sucede el 29 de enero a un DC3 de Aerocalifornia, cerca del antiguo aeropuerto "Las Lomitas" en Los Mochis, Sinaloa. El segundo, se suscita el 31 de marzo cuando un B727-264A de Mexicana de Aviación, se desploma cerca de la población de Maravatío, Michoacán; hasta ahora,



SENEAM trabaja junto con el CPAM en la seguridad de la aviación mexicana. (Foto Hugo Gutiérrez)

éste es considerado uno de los peores accidentes en la historia de la aviación mexicana, haciéndose las investigaciones más extensas, complejas y mejor desarrolladas, con el apoyo de técnicos de Boeing, Co., de Goodyear y FAA.

Tras diez meses de arduo trabajo, se emite el informe que menciona las causas probables del accidente, siendo importante mencionar que de los resultados obtenidos una de las recomendaciones realizada durante la investigación, mundialmente pasó a ser considerada, directriz obligatoria y referente al indicar que las llantas de una aeronave deberán inflarse con nitrógeno en lugar de aire seco. Entre los Pilotos Aviadores que participaron en la investigación se encuentran: Miguel Lavalle Robles, Aquilino Villanueva Lasaga, Gerardo Brand Ramírez, Crecensiano Medrano Barra, Armando Arauz Martínez de Escobar, Jesús Durán Chávez y Luis Miguel Hernández Ramos, todos miembros en ese entonces de la Comisión Técnica Pericial del CPAM.

El tercer accidente, ocurrió el 31 de agosto a un avión comercial con bandera, matrícula y tripulación mexicana en un país extranjero. Se trata de la colisión de un DC9-32 de Aeroméxico con un pequeño avión privado en las proximidades del Aeropuerto de Los Ángeles, Cal., sobre la población de Cerritos, Cal., en los Estados Unidos. Ante el terrible accidente la Comisión de la DGAC y el mismo CPAM se enfrentan no sólo a una muy complicada investigación, por la propia naturaleza de haber ocurrido el accidente en otro país, sino también a una muy fuerte campaña de desprestigio contra los pilotos mexicanos.

Los pilotos mexicanos que participan en la investigación de este lamentable accidente, fueron los capitanes: Jean Albrecht, Luis Méndez, Jorge Ramírez Manzano, Fausto de la Chica, Enrique Escalante Oropeza, Javier Hernández Cruz, Octavio Amezcua Pacheco, Jorge Negrete Menocal y Jorge Garagarza Corona.



En los años 80´s, nuevas aeronaves se incorporaran en la aviación. (Archivo Hugo Gutiérrez)

La investigación dura varios meses, a ésta sigue un juicio que dura más de dos años y en el cual el Capitán Enrique Escalante Oropeza, representante de los pilotos y la empresa, realiza una extraordinaria labor en conjunto con el despacho de abogados. Finalizada la investigación y posteriormente el juicio, el buen nombre de los pilotos mexicanos no sólo se repara, si no que se ponen en tela de juicio muchos procedimientos y lineamientos de las autoridades aeronáuticas estadounidenses.

El buen trabajo de los pilotos mexicanos tanto del CPAM como DGAC realizado en las investigaciones de los accidentes mencionados, generó un gran número de felicitaciones de propios y extraños. Sin embargo, más allá de las felicitaciones y halagos, en gran medida lo valioso de esta investigación, fueron las recomendaciones ya que éstas como en párrafos anteriores se hace mención, son aplicadas a nivel mundial para evitar nuevos accidentes.



En los años 80´s, aeronaves de manufactura brasileña ingresan en el mercado mexicano. (Foto / Luis González Navidad)

A partir de estas experiencias se desarrollan nuevos procedimientos de Control de Transito Aéreo e implementación de sistemas de anti-colisión como el ACAS, que hacen más segura la aviación a nivel mundial.

Los acontecimientos antes mencionados, son un importante factor para que el CPAM establezca a finales de 1986, un fondo de protección para los miembros colegiados que por alguna razón, vieran cancelada su licencia, así como familias de los pilotos en caso de fallecimiento.

El CPAM recibe un reconocimiento de la Federación de Asociaciones de Pilotos y Propietarios de Aviones Agrícolas de la Republica Mexicana, A.C., por su contribución en la capacitación de pilotos y personal técnico, así como el apoyo incondicional en nuestro país a la aviación agrícola.

Por otro lado, en el mes de julio, también de 1986 llega a la presidencia del CPAM el P.A. Carlos Smith Picco, quien ocupa el cargo por dos periodos consecutivos (1986-1988 y 1988-1990).

Es en esos años cuando el P.A. Smith Picco, tiene que lidiar con uno de los acontecimientos más complicados de la aviación mexicana: el comienzo un proceso de reestructuración de las instituciones y empresas de aviación, que fuera iniciado durante la administración de Miguel de la Madrid, en aquel entonces presidente de la República. De la Madrid sienta las bases de una apertura indiscriminada del sector tanto en el mercado nacional como

competencia internacional. Esta política de "Cielos Abiertos", continuada por el Presidente Lic. Carlos Salinas de Gortari, formaliza una desregularización del sector aéreo en México.

Asimismo, es una etapa en la que el gobierno federal mantiene una presión constante para que el CPAM deje de ser consultor de la autoridad en lo referente a la negociación de los convenios bilaterales, sobre todo por la postura crítica del Colegio frente al convenio firmado entre México y Estados Unidos.

En octubre de 1986, se edita por primera vez el Boletín Informativo del Colegio de Pilotos como un complemento al Boletín Técnico y a las circulares cotidianas. Esta acción busca fomentar la comunicación entre el Colegio y los miembros colegiados con el objetivo de lograr una interlocución con los directivos del CPAM y la búsqueda permanente de soluciones a las diversas situaciones a las que cotidianamente se enfrenta el gremio. La iniciativa estuvo a cargo del P.A. Francisco Moreno McGregor, Segundo Secretario Propietario y encargado de las publicaciones del Colegio en aquellos años.

Para elevar el nivel de especialización, es el 17 de febrero de 1987 que el CPAM inicia una nueva etapa en cuanto a la impartición de seminarios de actualización técnica y legal a sus colegiados. El primer curso se denomino como "El Comandante, marco jurídico, mando y relaciones humanas", con la presencia de juristas reconocidos por la OACI y la DGAC, así como diversos pilotos participantes en las aéreas de seguridad y operación de las empresas aéreas mexicanas.

"Manejo del Stress", "Prevención de Accidentes", "Control de Tránsito Aéreo" y "Procedimientos Terminales", son los cuatro cursos posteriores y a partir de entonces la impartición de cursos de distintos tópicos es imparable así como la constante organización de mesas redondas en la aviación privada, ejecutiva y oficial, mismas que son coordinadas por los Pilotos Aviadores: Miguel Valero Chávez y Luis René Rojas Bolaños Cacho.

En un lamentable accidente automovilístico ocurrido el 27 de noviembre de 1987 en la Sierra de la Rumorosa, en Baja California, fallece el P.A. Jorge Garagarza Corona, mientras se trasladaba con su tripulación de Mexicali a Tijuana; en ese momento el Capitán Garagarza era miembro del Consejo Directivo del Colegio; es por ello que haciendo honor a su memoria, la sala de juntas CPAM lleva su nombre.

El 10 de enero de 1988, con motivo del vigésimo aniversario luctuoso del P.A. Augusto Marquet García y aprovechando las festividades con motivo de la Semana de la Aviación que la DGAC y SCT realizan, el Colegio de Pilotos Aviadores rinde homenaje a uno de sus fundadores más importantes, develando busto del P.A. Augusto Marquet, bajo el clima de una ceremonia sencilla pero emotiva. Al evento acuden varios expresidentes del CPAM, entre ellos: Don Baldomero H. Astudillo y Andrés Fabre Tirán, miembros del primer Consejo Directivo; asimismo asisten a la ceremonia, familiares del Capitán Marquet y funcionarios de DGAC, AICM y ASPA, exaltando la labor realizada en vida.

El 24 de febrero de 1988, la OACI y todos los Estados miembros firman en la Ciudad de

Montreal, el Protocolo Complementario al Convenio de Montreal de 1971; en éste se busca combatir los actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que prestan servicio a la aviación internacional. La delegación mexicana que participa en la firma de este documento, es asesorada previamente por el CPAM a través de su representación en el Comité Local de Seguridad Aeroportuaria, conformándose el Comité de AVSEC (Aviation Security) en México. Dicho Comité verifica lo relacionado a la seguridad en las terminales aéreas y el Colegio tiene representatividad en él.

En abril de 1988, la Secretaría de Educación Pública otorga un reconocimiento al Colegio de Pilotos por su destacada participación en el programa de Vinculación de Colegios de Profesionistas, en estrecha colaboración con la Dirección General de Profesiones.

El 17 de abril de ese mismo año, se cimbra el mundo de la aviación mexicana cuando el Gobierno Federal declara en quiebra a la empresa Aeronaves de México. Independientemente de que la quiebra de esta empresa es ilegal para algunos sectores de la industria y para otros es un hecho inevitable, es una situación que desestabiliza a la aviación nacional. Pone en jaque, no sólo a diversas empresas de turismo, sino a comunidades enteras que se quedan sin servicio aéreo. El CPAM hace un llamado al Gobierno Mexicano, indicando lo urgente de solucionar a la brevedad el daño ocasionado por la desaparición de la segunda empresa de aviación más importante en nuestro país y propone replantear a toda la industria aeronáutica mexicana, pero siempre tomando en cuenta el beneficio del país y no entregando la aviación en manos de extraños.



En octubre de 1988, levanta el vuelo Aerovías de México sucesora de Aeronaves de México. (Foto David de la Cerda)

Con la quiebra de Aeroméxico, se borra del mapa la mitad de la aviación comercial mexicana. El CPAM reprueba la decisión tomada por el gobierno, ya que la situación crítica por la que atraviesa la empresa, resulta por las malas administraciones gubernamentales y no por los trabajadores, como la prensa se encargó de "informar".

Durante 1988 el CPAM programa sólo tres seminarios, sin embargo la situación de crisis generada por la quiebra de la empresa Aeronaves de México, obliga al Colegio a impartir 12 seminarios y 6 mesas redondas. Gracias a estos cursos, muchos de los pilotos afectados por la desaparición de la empresa, logran mantener actualizados sus conocimientos y pueden revalidar sus licencias sin problema. Es importante mencionar que el Colegio ofrece todo su esfuerzo y apoyo a los pilotos que reinician las operaciones de la empresa, primero en la Sindicatura de Aeroméxico y posteriormente en la nueva aerolínea: Aerovías de México.

Si bien el CPAM junto con ASPA, critica duramente la declaración de quiebra de Aeroméxico, el Colegio se pronuncia y aprovecha la oportunidad del resurgimiento de la empresa, proponiendo sentar nuevas bases de desarrollo en la aviación con un nuevo modelo de negocio que se base en la eficiencia, calidad y en el cual las aerolíneas mexicanas generen una nueva cultura de servicio, modernizando sus procesos, flotas y abriendo nuevos mercados.

En febrero de 1989, ante al éxito que se obtiene con la organización de seminarios, el Colegio crea la Unidad de Actualización Profesional para administrar y desarrollar éstos, por primera vez se crea un calendario anual y se programan un total de seis para ese año.

Es en otoño de 1988, en Juriquilla, Querétaro, donde se realiza por primera vez un encuentro técnico, científico y de humanidades, entre el Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., y la Asociación Mexicana de Medicina de Aviación, A.C. Se analizan diversos temas y se genera el inicio de una relación bidireccional de conocimientos. En esa ocasión el CPAM, presenta por primera vez dentro del programa científico, temas relacionados a factores humanos en las operaciones aeronáuticas, algo de gran relevancia en materia de aviación y medicina aeronáutica. A este evento continúan dos más de carácter internacional, el primero se realiza en 1990 en Acapulco y al año siguiente se realiza otro en la Escuela Médico Militar, mismo que fue auspiciado por la Secretaría de la Defensa Nacional.

Para finales del 1989, el Consejo Directivo del CPAM autoriza la creación del Consejo Consultivo del Colegio de Pilotos Aviadores, integrado por expresidentes de éste y para aprovechar su experiencia, nombrándolos asesores del mismo.


Aerolíneas conectan a pequeñas y medianas poblaciones.
(Foto Hugo Gutiérrez)

Los años noventa

Antesala del nuevo siglo y de cosechar conquistas

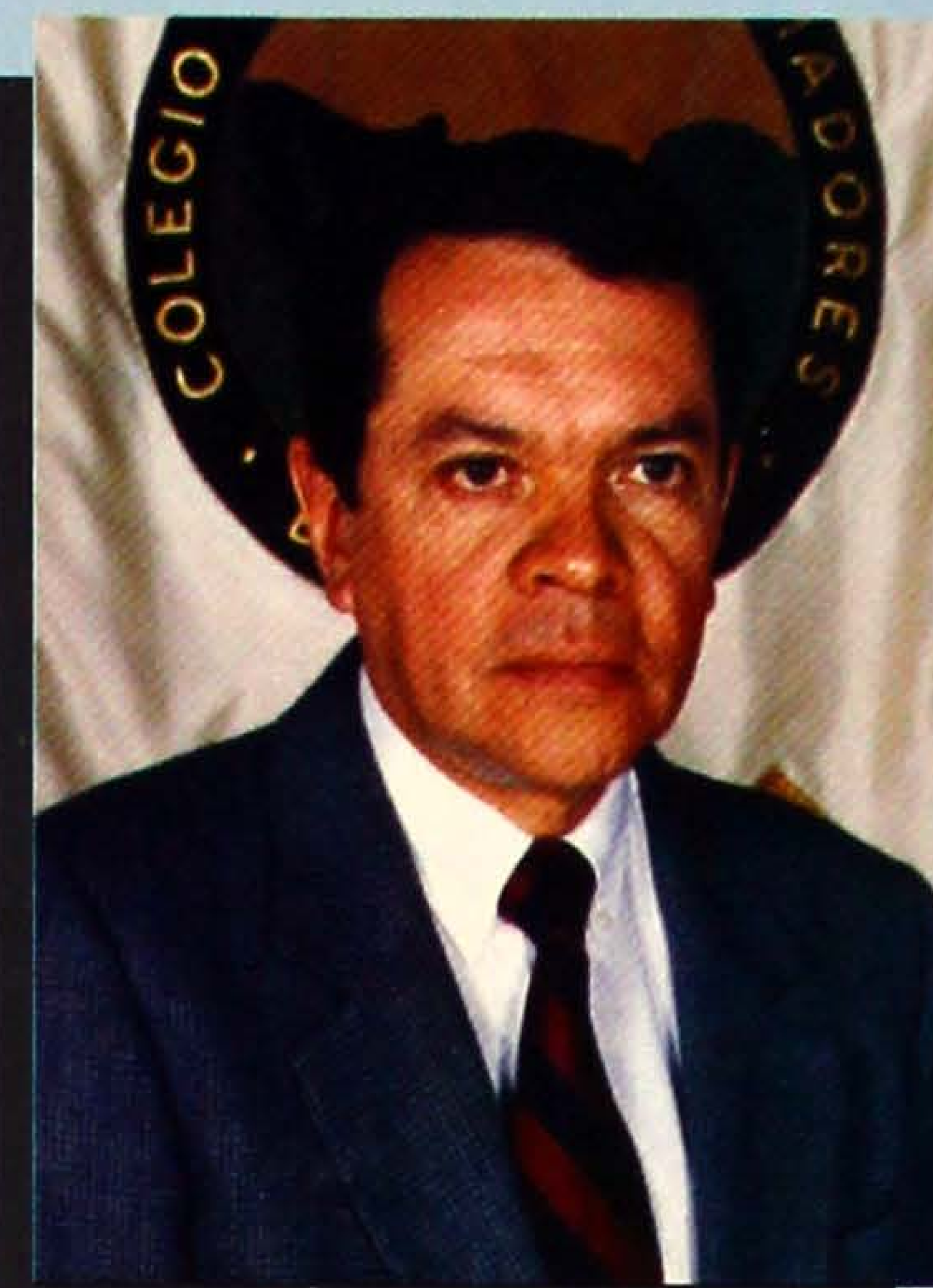
1990, es el inicio de nuevos retos y obtención de logros muy significativos en la vida del Colegio de Pilotos Aviadores de México; asimismo es en esta etapa cuando la aviación comercial se encuentra sumida en una aguda crisis por una desregulación del sector, una guerra de tarifas sin control y la aparición de numerosas aerolíneas que no cuentan con las más mínima infraestructura y procesos de capacitación, así como un mantenimiento deficiente para poder llevar a cabo operaciones seguras.

Al mismo tiempo el Colegio de Pilotos, afronta una severa crisis financiera que se agrava debido a los adeudos atrasados, originados en parte por las cuotas pendientes de prácticamente la mitad de los pilotos miembros, quienes tras la quiebra de Aeroméxico, dejan de aportar. Hay también algunos procesos administrativos que no son destrabados o actualizados en anteriores administraciones y que no permiten un manejo adecuado de flujo de caja para el Colegio. Finalmente el que se puede llegar a considerar un momento difícil y factor negativo, es la quiebra de la Caja de Jubilaciones de ASPA de México en 1989, donde el CPAM tiene algunas inversiones y cuentas. Ante este panorama, se puede decir que el Colegio de Pilotos está técnicamente en quiebra y sólo vive al día para gastos elementales y pago de personal de las cuotas de sus miembros activos en ese momento.



Las aerolíneas nacionales enfrentan un nuevo esquema de organización y operación conjunta. (Foto Hugo Gutiérrez)

P.A. Mauro Gómez Peralta Damirón



Nació el 27 de junio de 1935 en la Ciudad de México. Realiza sus estudios de Piloto Aviador Comercial en la Escuela de Aviación Jorge Villareal.

Su primer trabajo como Piloto Aviador, lo realiza en 1956 en la aerolínea de carga TAMSA, dónde voló los aviones Fairchaild C-82 y Liberator B24, estos últimos reacondicionados como cargueros.

Posteriormente y por poco tiempo ingresa a Líneas Aéreas Unidas, S.A., LAUSA, como copiloto de DC3. En 1957 se incorpora a la planta de pilotos de Aeronaves de México, empresa a la que pertenece hasta su jubilación en junio de 1995.

Durante su carrera en Aeronaves y como Primer Oficial, voló los aviones DC3, DC6 y DC8, para posteriormente como comandante los DC6, DC8 y DC10.

Alcanzó las 18,750 horas de vuelo y se desempeñó como piloto asesor e instructor de todos los equipos; posteriormente fue Jefe de Equipo DC8, Jefe de Pilotos, Gerente de Tripulaciones y Gerente de Operaciones.

En 1988 tras la quiebra de Aeronaves de México y el nacimiento de la nueva empresa, Aerovías de México, es designado Director de Operaciones de la empresa.

Durante su desempeño como Piloto Aviador, desarrolló una notable carrera sindical y gremial, siendo socio fundador de ASPA de México, donde posteriormente tras desempeñar diversos cargos fue secretario General en dos ocasiones.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, desempeñó igualmente varios cargos en el Consejo Directivo del CPAM hasta en julio de 1974, ser designado Presidente del mismo para el bienio 1974-1976.

En 1998, tras dejar de volar activamente, ingresa a la Dirección General de Aeronáutica Civil, cubriendo diversos cargos como inspector aeronáutico.

Del 15 de septiembre de 2008 al 16 de enero de 2009, funge como encargado de despacho de la DGAC.

Actualmente es director de Control de la DGAC y encargado del CIAAC.

Ante esta situación el P.A. Jesús Durán Chávez, llega a la presidencia del Colegio de Pilotos Aviadores de México, siendo el décimo cuarto Presidente (1990-1992). En su bienio asume el firme compromiso de fortalecer la unión de pilotos aviadores ante un entorno globalizado totalmente nuevo, no sólo para el sector de la aviación si no para todo el país.

Durante estos primeros años de la última década del siglo XX, el CPAM mantiene una postura de denuncia sobre las deficiencias de los sistemas de navegación y comunicaciones, aéreas otorgadas por el gobierno federal así como el abandono y retraso en que se encontraba la infraestructura aeroportuaria del país y su próxima licitación a empresarios privados.

Por ese tiempo, el P.A. Esteban Jiménez Cruz, quién se desempeña como Segundo Secretario Propietario, junto con el P.A. Jorge Luis Evia Sobreira, Tesorero, inician un proceso de reestructuración administrativo para reordenar las finanzas del Colegio, se empieza por cancelar los pasivos que se tienen, cobrar la cartera vencida en cuestión de cuotas y hacer inversiones en metales e inversiones a plazos fijos y así recapitalizar al CPAM. Estas medidas logran muy buenos resultados.


Nuevos aeropuertos son construidos para crear polos de desarrollo turístico durante los últimos años. (Foto Hugo Gutiérrez)

Entre diciembre de 1991 y marzo de 1992, se acondiciona un aula para impartir cursos, en forma conjunta con ASPA de México, ofreciendo así a los pilotos instalaciones acordes a las necesidades del gremio, comenzando por la modernización al CPAM con nuevos equipos de cómputo y recientes procesos administrativos.

Es también durante 1992, cuando diversas instituciones y organismos internacionales como la Fuerza Aérea Mexicana, Armada de México, el Departamento de Verificaciones de la DGAC, así como diversas asociaciones de pilotos de Centro y Sudamérica, se acercan al CPAM para recibir diversos seminarios especiales para su personal, a través de la Unidad de Actualización Profesional.

Conmemorando su 45 aniversario, es el 17 de julio de 1992 cuando el CPAM celebra su Asamblea General Ordinaria, ese día el P.A. Juan Humberto Cruz Albert, toma posesión como décimo quinto Presidente del Colegio de Pilotos; son tiempos difíciles, pero el nuevo presidente pero tiene todo el apoyo del Consejo Directivo y de todos los pilotos colegiados, para mantener la misma línea de su antecesor. Fortalecer el compromiso y la postura del Colegio ante el entorno difícil, frente a una liberación del sector a nivel internacional y una economía enmarcada en la globalización.

Por su parte, la aviación mexicana se enfrenta a una competencia feroz encabezada por los grandes

transportistas internacionales, principalmente los estadounidenses, quienes buscan ampliar el tratado bilateral firmado entre México y Estados Unidos y así poder obtener el derecho de cabotaje dentro de nuestro país, algo que ha sido constantemente advertido por el CPAM, y que de ser permitido, tendrá consecuencias desastrosas para el país.

Para marzo de 1993, el CPAM hace una nueva reestructuración en sus publicaciones, une los dos boletines quedando únicamente como Boletín Técnico.

En abril de 1993, el P.A. Cruz Albert, presenta ante el Consejo Directivo un proyecto de actualización de estatutos, motivado por esto, en febrero de 1994, el Colegio hace llegar un documento titulado "Retos y Oportunidades", al entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Lic. Emilio Gamboa Patrón y al Director General de Aeronáutica Civil, Federico Cánovas Theriot. En dicha tesis el CPAM, tras una amplia investigación, presenta a su criterio, los principales problemas que enfrentan el sector aeronáutico nacional y sus posibles soluciones.



Entre las décadas de los ochenta y noventa, nuevos operadores entran al mercado nacional, sin éxito pero sí generando anarquía. (Foto Hugo Gutiérrez)

El Colegio argumenta que la crisis afrontada, es el resultado de una serie de decisiones mal tomadas por el gobierno en materia de aviación, siendo éstas las que generan una sobreoferta en el mercado nacional con la aparición indiscriminada de nuevos operadores sin la debida regulación y vigilancia de la autoridad. Un marco desordenado y una guerra depredadora de tarifas, un mercado internacional donde se firman convenios con otros países que dejan en clara desventaja a las aerolíneas mexicana y finalmente una Ley de Aviación Civil que había sido rebasada por cambios registrados a nivel mundial por la industria, urgiendo su revisión y correspondiente actualización.

Un nuevo relevo se da en la dirigencia del CPAM; es el P.A. Luis Miguel Hernández Ramos, quien ahora toma la estafeta y responsabilidad, convirtiéndose en el décimo sexto presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México (1994-1998). El nuevo presiente mantiene el compromiso de proteger los intereses de todo piloto agremiado y de la industria aeronáutica nacional.

Para noviembre de 1994, el Boletín Técnico del CPAM, nuevamente es reestructurado, bajo la mano del P.A. Esteban Jiménez Cruz, entonces Segundo Secretario Propietario; su edición es en forma similar a una pequeña revista, llevando un número

consecutivo en páginas que posteriormente serían guardadas en carpetas de argollas, además de entregarse a los miembros colegiados e ir armando a manera de enciclopedia técnica, la colección.

En enero de 1995, se realiza la Primera Reunión Trinacional Técnica de Seguridad Operacional y Aeroportuaria, organizada por las autoridades aeronáuticas de México, Estados Unidos y Canadá; en ésta se hace énfasis en el análisis de diversos temas enfocados a la administración de seguridad que realizan las tres naciones. Con la interacción de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Federal Aviation Administration y Transport Canadá, se trabaja en desarrollar nuevos puntos, así como niveles en Seguridad Operacional (Safety) y Seguridad Aeroportuaria (Security). Por parte de la DGAC, el CPAM es invitado como asesor de la delegación mexicana, siendo desde entonces partícipe en cada reunión.

Buscando tener mejores instalaciones para el beneficio de sus miembros, el Colegio de Pilotos realiza la adecuación de sus oficinas implementando espacios más amplios y funcionales y después de estar por 25 años en un área de planta baja del edificio de ASPA, es el 15 de febrero de 1995 cuando es inaugurada la parte posterior del edificio de la calle Palomas 110, ocupando un área con más del doble de tamaño en instalaciones.

En abril de 1995, el CPAM recibe un reconocimiento por parte de la Agrupación de Pilotos Técnicos Aéreos de Cuba por los cursos de formación técnica para sus asociados, especialmente por el seminario: "Seguridad en Operaciones Aéreas". Durante este seminario, los Pilotos P.A. Raúl



La aviación rural enfrenta un total abandono por parte de la autoridad. (Archivo Hugo Gutiérrez)

Estrella Galván, P.A. Esteban Jiménez Cruz y P.A. Eduardo Pérez de León Sala, instructores por parte del Colegio, son reconocidos como Profesores Honorarios de la Escuela de Capacitación del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, IACC. Es importante destacar que la seguridad en las operaciones aeronáuticas, es uno de los objetivos principales con los que se ha forjado el Colegio de Pilotos a lo largo de su historia.

Llega el bienio 1996-1998, el cual es de nueva cuenta asumido por el P.A. Luís Miguel Hernández Ramos, quien resulta reelecto como Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México. Es en esta etapa cuando se desarrollan y validan conjuntamente en el país planes y programas de estudio de las escuelas de pilotos aviadores. En los últimos años este trabajo se intensifica, ante la proliferación de escuelas de vuelo, muchas de ellas sin un control de calidad.

El CPAM, colabora desde 1961 con el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC), dependiente de la SCT de México, para desarrollar y validar de manera conjunta los planes

y programas de estudio de las escuelas de pilotos aviadores en nuestro país. En los últimos años, este trabajo se ha intensificado ante la proliferación de escuelas de vuelo, muchas de ellas sin un control de calidad.

En la última década del siglo XX, el CPAM alcanza un alto grado de madurez; la DGAC y la SCT solicitan y reconocen su valiosa participación sobre todo en la revisión de artículos de la Ley de Aviación Civil, la creación de la nueva Ley de Aeropuertos, el establecimiento de nuevos procedimientosdeaproximaciónenlosaeropuertos nacionales -en colaboración con el Órgano Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM)-, así como en la creación, estandarización y divulgación de nuevos cursos y procedimientos de seguridad, denominados CFIT, ALAR, ADM, JEPPESEN, entre otros. Es importante destacar los cursos de manejo del estrés y fatiga, los de legislación aeronáutica, entre otros y las mesas redondas realizadas constantemente entre las distintas aéreas que integran la comunidad aeronáutica nacional.

Precisamente en torno a una de las preocupaciones derivada de varios estudios y trabajos de la Flight Safety Foundation (FSF) y de la OACI, el Colegio desarrolla un programa de actualización en adiestramientos para reducir al máximo los accidentes provocados por CFIT (Controlled Flight Into Terrain), "Vuelo hacia el Terreno sin Perdida de Control", como se denomina en español.

Flight Safety Foundation y la OACI, hacen una recomendación a nivel mundial y se emite una norma al respecto para que al 1 de enero de 1999 esté terminado un programa de adiestramiento completo para pilotos, personal de aeropuerto, autoridades aeronáuticas y Controladores de Tránsito Aéreo.

El Colegio de Pilotos retoma este programa de trabajo y desarrolla uno para las condiciones específicas de nuestro país, el cual se presenta ante la DGAC y la SCT, bajo la denominación de "Programa Nacional para la Prevención de Accidentes CFIT", el cual es aceptado y aplicado en tres fases, cumpliendo así con los tiempos establecidos por la OACI.

Durante la primera fase, se realiza un programa de difusión a nivel nacional para pilotos, comandantes



Nuevos espacios en la aviación nacional son tomados por la mujer. (Archivo Gaby Limón de McGregor)



Los pilotos mexicanos participan en diversas actividades de ayuda a la población en casos de desastres. (Foto Hugo Gutiérrez)

de aeropuertos, controladores y personal de departamentos de despacho en los que se da a conocer los cursos CFIT. Del 18 de julio a 29 de agosto de 1996 se visitan 15 aeropuertos con características especiales, entre las cuales opera la aviación general y son susceptibles a un posible accidente CFIT. Estos aeropuertos son: Aguascalientes, Cancún, Ciudad de México, Durango, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Mazatlán, Monterrey, Morelia, Oaxaca, Tampico, Toluca, Tuxtla Gutiérrez y Veracruz.

La segunda fase consiste en incluir en los adiestramientos periódicos de los pilotos, los cursos CFIT de acuerdo a la normatividad de la FSF y OACI desarrollados e impartidos por instructores del CPAM.

La tercera fase es crear una cultura proactiva al respecto del programa CFIT y lograr abatir en México, la que es una de las principales causas de accidentes de aviación en la fase de aproximación. El Colegio mantiene una muy importante incidencia en el tema, por lo que inicia un programa complementario para que la autoridad mexicana conceda la obligatoriedad del curso CFIT en los adiestramientos periódicos y que sea igualmente un requisito muy importante para revalidar la licencia de vuelo.

Durante 1996, el CPAM participa en una lucha muy singular: ante un grupo de legisladores que apoyaban una iniciativa del Poder Ejecutivo, la cual pretende modificar los artículos 30, 32 y 37 de la Constitución, referentes a la nacionalidad mexicana, con la cual se pretendía eliminar de la ley el requisito de ser ciudadano mexicano por nacimiento para poder no sólo ser tripulante, sino comandante de una embarcación o aeronave de bandera mexicana, al establecer la doble nacionalidad. Este hecho atentaba directamente contra la industria aeronáutica y marítima mercante de nuestro país, obedeciendo intereses de particulares.

El grupo de legisladores que apoyan tal iniciativa, basan su propuesta en que es considerado como arcaico, obsoleto y que bloquea el desarrollo del país; ante esta pobre sustentación, el Colegio manifestó su posición del tema ante la SCT como a funcionarios del sector; de esta forma, con bases sólidas respaldadas por argumentos bien fundamentados por la experiencia obtenida en años, se logra revertir tal iniciativa de ley.

P.A. René Suárez Pérez



Nace el 11 de septiembre de 1926 en la ciudad de la Habana, siendo hijo de padres mexicanos; realizó sus estudios de Piloto Aviador Comercial en la Escuela de Aviación 5 de Mayo, realizando su primer vuelo solo, en septiembre de 1944. Obtuvo la licencia 357 T.P.I.

Vuela en pequeñas compañías de aviación y de taxi aéreo. Ingresa a Aeronaves de México el 28 de abril de 1952, voló los equipos Curtiss Robin, Pilgrim, Tharash, Trimotor Fokker, Curtiss Condor, AT-11, Avro Anson, Travel Air y Bellanca. Posteriormente en Aeronaves operó los DC3, C47, DC4 y Convair 340, como Primer Oficial.

A partir del 22 de julio de 1960, recibe su ascenso para comandante de DC3, volando posteriormente como capitán en los equipos DC6, DC9 y DC8 en sus series 51 y 63.

Fue socio fundador en ASPA de México con el número sindical 112; desempeño varios cargos en Aeroméxico como piloto asesor/instructor, jefe de equipo DC8 y el 01 de enero de 1980, es nombrado Jefe de Pilotos de la aerolínea.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, desempeñó varios cargos en el Consejo Directivo, como Primer Secretario Suplente, Subtesorero, Presidente de la Comisión de Vigilancia, entre otros; fue elegido Presidente del Colegio para el bienio 1976-1978 y posteriormente reelegido para el siguiente bienio 1978-1980.

Falleció a los 59 años de edad, en la Ciudad de México, el 05 de agosto de 1985.



El Colegio de Pilotos Aviadores de México A.C., celebra 50 años trabajando por México y su aviación. (Foto Archivo CPAM)

50 años de altos vuelos

Un legado para preservar

En 1997, inicia en forma por demás optimista; la aviación comercial mexicana comienza un periodo de ajuste ante la difícil situación de desregulación y competencia depredadora vivida un par de años antes. Empresas creadas sin ninguna infraestructura de logística, mantenimiento y menos de adiestramiento, desaparecen del mercado y las aerolíneas serias son las que permanecen y logran alcanzar una estabilidad que les permite iniciar una expansión ante una industria que ha cambiado completamente su rostro.

1997 también representa el quincuagésimo aniversario de la fundación del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., significando cinco décadas de trabajo constante "Por el Progreso de la Aviación Mexicana". Es así como el desarrollo obtenido en todos estos años, acumulación de experiencia y logros en beneficio de la profesión de piloto aviador, es notorio. De aquel primer Consejo Directivo conformado en la tarde del 17 de julio de 1947, en el que se eligió a ocho pilotos como Primer Consejo Directivo, creció y evolucionó a 14 integrantes; así, después de cincuenta años se conformó de la siguiente manera:

P. A. Luis Miguel Hernández Ramos
Presidente

P.A. Carlos Sandoval Ahuactzin
Vicepresidente

P.A. René Azcona Rodriguez
Tesorero

P.A. Eduardo Pagés Gallardo
Subtesorero

P.A. Juvencio Gutiérrez González
Primer Secretario Propietario

P.A. Vicente García Illa
Segundo Secretario Propietario

P.A. Carlos Cruz Albert
Primer Secretario Suplente

P.A. Arturo Tudon Garcés
Segundo Secretario Suplente

P.A. Jorge Luis Evia Sobreira
Presidente Comisión de Vigilancia

P.A. Jesús Fernández Teijeiro
Vicepresidente Comisión de Vigilancia

P.A. Víctor Manuel Revilla García
Secretario de la Comisión de Vigilancia

P.A. Rafael de la Torre y Cordero
Presidente de la Comisión de Honor y Justicia

P.A. Juan Carlos Mujica Maulhardt
Vicepresidente Comisión de Honor y Justicia

P.A. Eduardo Garcíagodoy Weise
Secretario Comisión de Honor y Justicia

La estructura del Colegio se modifica y adecúa a las necesidades requeridas de cada momento histórico. Se han estructurado comisiones integradas por pilotos con especialidades en diferentes cuestiones técnicas y en los diversos campos de la investigación que conforman la industria aeronáutica nacional, como: Factores Humanos, Investigación de Accidentes, Seguridad Aeroportuaria y Control de Tránsito Aéreo, entre otras.

El Colegio no detiene su trabajo diario en pro de la profesión, pero abre un paréntesis para celebrar 50 años de trayectoria, reconocida por los diversos actores de la comunidad aeronáutica nacional.

Así es como el 20 de febrero de 1997, durante la realización de la primera feria AEROEXPO, en Acapulco, el Comité Organizador del evento,



El P.A. Baldomero Astudillo, recibe un reconocimiento por su trayectoria de manos del Lic. Carlos Ruiz Sacristán, Secretario de Comunicaciones y Transportes. (Archivo CPAM)

entrega el reconocimiento **Francisco Sarabia** al Colegio de Pilotos Aviadores de México, por su trayectoria en beneficio de la Aviación Mexicana.

Los festejos por parte del CPAM, implican diversos eventos en el plano cultural, social, técnico y deportivo. La celebración inicia con una exposición fotográfica y de aeromodelismo montada en la sala Ollin Yoliztli, el 18 de abril de 1997, a la que acude la comunidad de pilotos y público en general.

Posteriormente el 29 de junio de 1997, se lleva a cabo una carrera atlética en la segunda sección del Bosque de Chapultepec para diversas categorías, así como dos circuitos de 5 y 10 kilómetros.

También se realiza un certamen literario y se invita a participar a jóvenes escritores en un homenaje al piloto francés, Antoine de Saint-Exupéry y su obra escrita EL PRINCIPITO. El certamen se estructura para que la gente participe en tres géneros, Crónica, Cuento y Poesía. Los ganadores del certamen literario reciben su premio en la noche de gala, el 16 de julio, organizada en la sala Blas Galindo. En el evento se lleva a cabo un concierto de música clásica mexicana, interpretada por la Orquesta Sinfónica "Carlos Chávez" y dirigida por el Maestro Eduardo Díaz Muñoz.

Al día siguiente (17 de julio) se lleva a cabo en el Alcázar del Castillo de Chapultepec, la Asamblea

General Ordinaria conmemorativa del 50 aniversario del Colegio de Pilotos Aviadores de México, encabezada por su presidente, el P.A. Luis Miguel Hernández Ramos y teniendo como invitados de honor al Secretario de Comunicaciones y Transportes, Lic. Carlos Ruiz Sacristán, Director General de Aeronáutica Civil, Ingeniero Juan Antonio Bargés Mestres, el Subsecretario de Educación Superior e Investigación Científica de la Secretaría de Educación Pública, Licenciado Daniel Reséndiz, así como la Directora General de Profesiones de la Secretaría de Educación Pública, Licenciada Diana Cecilia Ortega Amieva.

En esta ceremonia se entregan los reconocimientos a los pilotos por su desempeño profesional y horas de vuelo. Asimismo, se devela la placa conmemorativa por los 50 años del Colegio de Pilotos con el nombre de todos los presidentes que han dirigido la institución.

Esta asamblea es también el marco perfecto para presentar la moneda conmemorativa del 50º aniversario en plata y acuñada por la Casa de Moneda. Se cancela el timbre postal conmemorativo del cincuentenario, editado por el Servicio Postal Mexicano y con valor postal de 2.40 pesos pero con un valor aún mayor para los filatelistas, ya que son pocos los timbres postales con temas aeronáuticos editados por Correos de México; es el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Ruiz Sacristán quien se encarga de cancelar el timbre en cuestión.

Para cerrar los festejos del cincuentenario del CPAM, se realiza una cena y baile de gala el 17 de octubre en el Club de Banqueros de la Ciudad de México. A lo largo de estas cinco décadas de trabajo constante, el Colegio de Pilotos Aviadores de México es reconocido por propios, extraños y ganándose un prestigio ante las autoridades de aviación tanto del país como del exterior. Son muchas las instituciones del ramo de otros países quienes lo toman como ejemplo y acuden a sus cursos, seminarios y congresos. Tomando en cuenta que ahora la responsabilidad es mayor pues se empieza a construir un nuevo futuro, sin perder los conceptos básicos y valores con los que fue creado el Colegio por aquellos hombres que dieron todo para las nuevas generaciones de pilotos aviadores mexicanos.



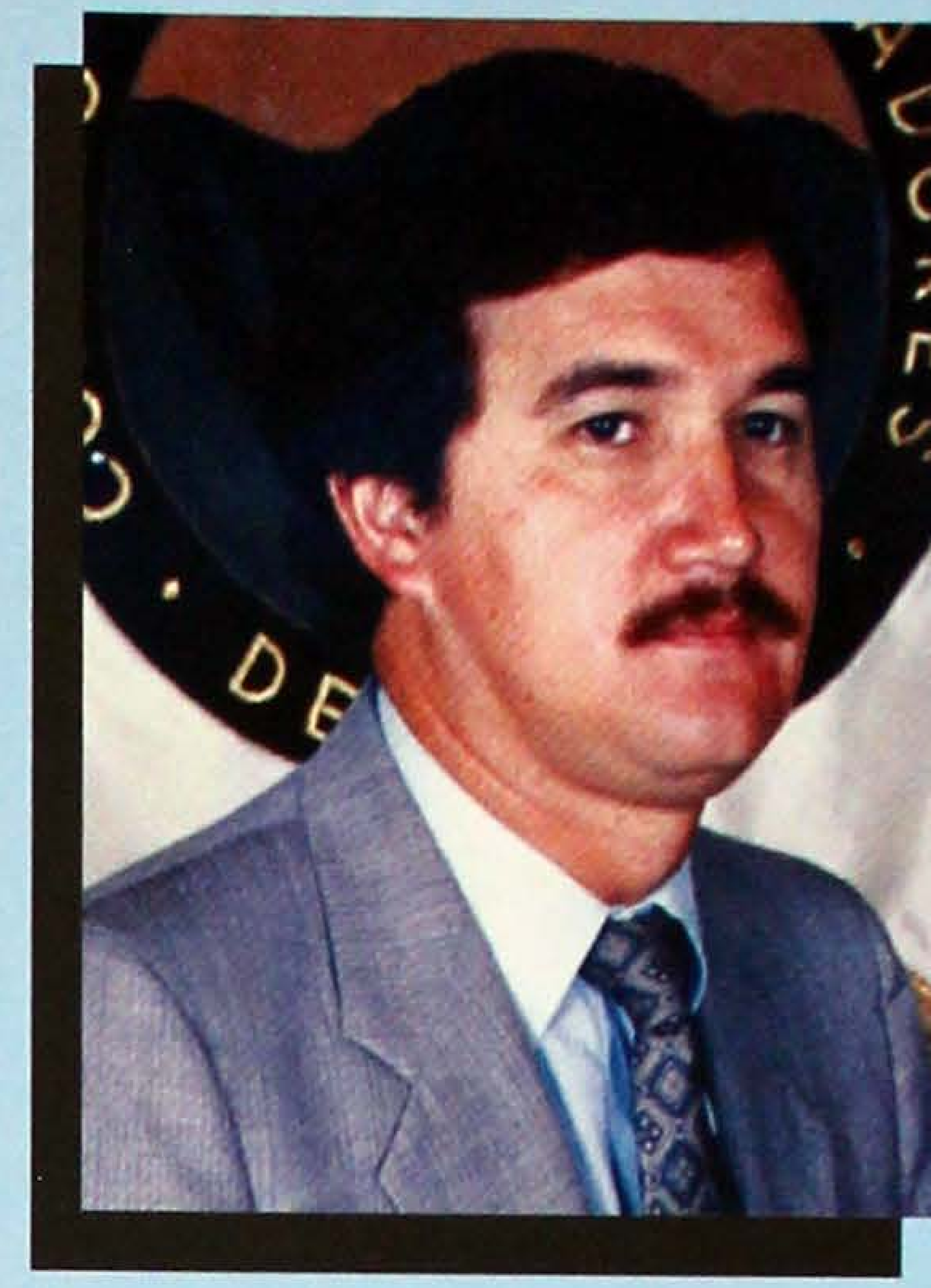
Celebrando el 50 aniversario del CPAM, cancelación de la estampilla postal conmemorativa por el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Lic. Carlos Ruiz Sacristán. (Archivo CPAM)



Década de logros (1997-2007)

Nuevos simuladores para adiestramiento de tripulaciones, como este de MD80. (Foto Hugo Gutiérrez)

P.A. Héctor Martínez Santamaría



Originario del Distrito Federal, nace el 17 de marzo de 1946. Ingresa a la Escuela Militar de Aviación, enero de 1964, donde se gradúa 1965 como Teniente Piloto Aviador. En la EMA voló los aviones PT-17, AT6, T28, C45, C47.

Obtiene la licencia de Piloto Aviador Comercial num. 2978, y la de T.P.I. num. 1198. Recibe alta en ASPA de México el 10 de julio de 1972. En abril 29 de 1974 ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación, como Segundo Oficial en el Boeing 727.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, desempeña diversos cargos a partir del año de 1976 y es elegido Presidente del CPAM, para el bienio 1980-1982 y reelegido para el siguiente periodo de 1982-1984.

En 01 de diciembre de 1991, causa renuncia voluntaria en Mexicana de Aviación, para dedicarse a cuestiones personales.

El siglo XXI

Nuevos horizontes y retos

Con el nuevo siglo, inicia una nueva etapa de retos para el Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., Cincuenta años de trabajo y tesón comienzan a dar resultados, se cosecha lo sembrado.

El siglo XXI mira un CPAM que ha obtenido a pulso un lugar preponderante a nivel nacional; participa en la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes de Aviación, dependiente de la DGAC y adicionalmente conforma varias comisiones como las relacionadas a aeropuertos, control de transito aéreo, prevención de accidentes y factores humanos.

El 17 de julio de 1998, al cumplirse el aniversario numero cincuenta y uno del Colegio, el P. A. Esteban Jiménez Cruz asume la dirigencia del CPAM como décimo séptimo presidente (1998-2000).

El P.A. Jiménez Cruz tiene en sus manos la tarea de continuar con el trabajo iniciado por su antecesor y aprovecha la inercia generada por el impulso que el Colegio ha recibido por parte de las autoridades y de la misma comunidad aeronáutica nacional, con motivo del Cincuentenario del Colegio.

Es durante este periodo, cuando se realizan nuevas gestiones ante la SEP para agilizar la entrega de Títulos y Cédulas Profesionales pendientes.

Del 22 de septiembre al 2 de octubre de 1998 el CPAM participa en la XXXII Asamblea de la OACI, organizada en la ciudad de Montreal, Canadá. La invitación al evento la hace directamente el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Lic. Carlos Ruiz Sacristán. Así, el Colegio forma parte de la Delegación que representa a México. Por parte del CPAM, asisten el P.A. Esteban Jiménez



Perspectiva de la pista 5 Izquierda del AICM a finales del siglo XX. (Foto / Hugo Gutiérrez)

Cruz, Presidente y el P.A. Eduardo Pagés Gallardo, Subtesorero, acompañados por el Vicepresidente para asuntos regionales de IFALPA, P.A. Luis Miguel Hernández Ramos.

En 1998 la Organización de Aviación Civil Internacional, emite la Resolución A32-16 que instruye a la Comisión de Navegación Aérea a tratar con carácter prioritario la implementación de la Competencia Lingüística del idioma inglés y efectuar las correcciones correspondientes al Anexo 1, Licencias de Personal y al Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas. Asimismo la Comisión de Navegación Aérea crea el grupo de estudio PRICESG, que revisa todo lo relacionado a las comunicaciones aire-tierra, tierra-aire y toma medidas pertinentes para evitar accidentes aéreos, en aquellos caos en donde el factor humano está involucrado con una deficiente comunicación.

En México, la DGAC como autoridad correspondiente trabaja con información recopilada por peritos y técnicos propios, apoyada por los asesores del CPAM. El Colegio se mantiene inmerso en la investigación, sobre todo en la implementación de la Competencia Lingüística, evaluando la comunicación del lenguaje técnico y el uso de expresiones comunes para garantizar la seguridad en las operaciones relativas a situaciones cotidianas, anormales o de emergencia. El resultado de todo este trabajo se refleja en una publicación mejor conocida como la Circular Obligatoria COLI-01/07, relativa al Certificado de Capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido Internacional (RTARI) por parte de la DGAC.

Durante 1999, el Colegio diseña diversos programas de ayuda emocional y psicológica para todos los



Presente y futuro de nuestra aviación combinándose en la década de los noventa. (Foto Hugo Gutiérrez)

pilotos que enfrentan situaciones difíciles, derivadas del ejercicio de su profesión.

Así también, es en este año que inician los trabajos en conjunto con el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil (CIAAC), para revisar el plan de estudios de la carrera de Piloto Aviador; en éste se detecta que el plan vigente de estudios requiere de una revisión y actualización para su validación oficial ante la SEP.

Llega el 2000, inicia el nuevo milenio y en sólo un siglo la aviación se desarrolla de una forma vertiginosa; la tecnología en ésta alcanza un alto nivel de sofisticación que sobrepasa la razón y la imaginación del hombre.

El P.A. Esteban Jiménez Cruz, finaliza su gestión al frente de la presidencia del Colegio pero deja un trabajo latente, sentando las bases del nuevo programa de trabajo con la Dirección General de Profesiones y la Dirección General de Acreditación, Incorporación y Revalidación (DGAIR) de la SEP.



Estrecha colaboración con SENEAM. (Foto Hugo Gutiérrez)

La necesidad de retomar las carreras que habían quedado suspendidas desde 1993 en el CIAAC, hacen que esta dependencia vea la urgente necesidad de revisar y actualizar los planes así como programas de estudio que imparte, además de normalizar y mejorar la calidad de la instrucción teórica-práctica, cumpliendo con los estándares internacionales recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Es a partir del 27 de enero de 2000, que la Dirección General de Aeronáutica Civil, a través del Departamento del CIAAC, extiende una invitación a cada uno de los órganos colegiados con la finalidad de revisar planes y programas de estudio del piloto aviador, siendo el propósito de esta revisión lograr los siguientes objetivos:

1. Manifestar ante las instituciones invitadas, la inquietud de llevar a cabo la revisión, actualización y reestructuración de los planes y programas de estudio del CIAAC, particularmente los correspondientes a las carreras Piloto Aviador Privado y Comercial de Ala Fija, ya que muchos de sus contenidos resultan obsoletos pues datan del año 1952 y no se ajustan al desarrollo tecnológico alcanzado por la aviación en pleno siglo XXI.

2. Establecer la metodología de trabajo para llevar a cabo la actualización.

3. Designar los responsables del proyecto por parte del CIAAC y de las instituciones invitadas.

4. Reestablecer la relación con la Dirección General de Profesiones de la SEP, para notificar los cambios en el programa y revalidar la autorización respectiva otorgada por esa Secretaría al CIAAC para la obtención del título profesional a todo alumno que en el futuro egrese de este centro como Piloto Aviador Comercial de Ala Fija. Establecer los lineamientos para que el piloto lleve a cabo los trámites en lo que corresponde a la Cédula Profesional correspondiente ante la DGP de la SEP, una vez cumplidos los requisitos que ésta instancia gubernamental fije al concluir los trabajos correspondientes a dicha revisión.

5. Integrar un documento o programa maestro de las aportaciones hechas por los especialistas que integran el grupo de trabajo y mismo que será propuesto ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, para su observancia obligatoria en las escuelas privadas de aviación del país, pues la disparidad de contenidos temáticos detectada, resulta problemática para la seguridad aeronáutica.

La primera reunión de trabajo de este proyecto, se llevó a cabo el 7 de febrero de 2000; por parte del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C., asisten los representantes P.A. Héctor Cuauhtémoc García y P.A. Diego González Méndez así como del Ing. Víctor Andrés Ayala, por parte del CIAAC, el Arq. y CTA Juan Alfonso Menchero Peraza, el Ing. Wilibaldo López de León, la Lic. Nelly Gakiya Agarie y el Profr. Enrique Partida Aguirre.

En esta reunión se establece la metodología para implementar el proyecto, las tareas a desarrollar por cada institución participante y a los responsables de los trabajos a ejecutar; de esta forma por parte del Colegio de Pilotos, se designa al P.A. Héctor Cuauhtémoc García. Por parte del CIAAC, al Arq. y CTA J. Alfonso Menchero Peraza.

En la segunda reunión, el 8 de febrero de 2000, se integra el Ing. Alberto Vargas Contreras, entonces Presidente del Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica; meses después, el 25 de agosto, se incorpora el Lic. Víctor Cervantes Muñoz, Presidente de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo, A.C. En lo correspondiente al CPAM, se integran los Directivos, Pilotos Aviadores Miguel Ángel Valero Chávez y Luís René Rojas Bolaños Cacho, así como la Asesora Académica, Doctora en Psicología Julieta Fernández Calderón, quienes continúan hasta el final del proyecto.

Mientras tanto, en julio de 2000, el Lic. y P.A. Gilberto López Meyer, es designado para ocupar la presidencia del Colegio; es el décimo octavo Presidente para el periodo (2000-2002), para posteriormente ser reelegido de nueva cuenta para el bienio (2002-2004).

Con el nuevo Consejo del CPAM, presidido por el P.A. López Meyer, y ya iniciados en la administración anterior para lograr la profesionalización a nivel superior, se continúa dando el impulso al proyecto de revisión de planes y programas de estudio del CIAAC, no sólo con la intención de actualizarlos sino también de crear asociaciones que retomen los trabajos ya realizados y renueven las relaciones con la SEP.



Se inicia la transición de tecnologías de generaciones anteriores a nuevas tecnologías.
(Fotos Hugo Gutiérrez)



La realización de este proyecto está a cargo de especialistas y se lleva a cabo a lo largo de cuarenta reuniones de trabajo, durando un tiempo total de 2 años con 2 meses, concluyendo éste el 15 de abril de 2002. Asimismo cabe reiterar que el objetivo primordial del proyecto fue elevar el nivel académico a Técnico Superior Universitario de los pilotos aviadores.

Del plan de estudios vigente, se acreditan 1,118 horas de estudio teórico-prácticas y se requiere incrementarlo a 1,440 horas de estudio (teórico-práctico) para validar el primer nivel de estudio superior con sustento en el acuerdo 279 relacionado con el reconocimiento de validez oficial de los mismos por la Dirección General de Acreditación, Incorporación y Revalidación de Estudios, órgano interno de la SEP, concluyendo esta revisión con la colaboración del CIAAC, CPAM, Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica, A.C., la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo de México, A.C. y la asesoría particular especialista en materia (Académica Universitaria).

Con la culminación de este proyecto en abril de 2002, se dá cumplimiento al compromiso con las autoridades de la SEP y la SCT; por parte de la DGAIR, Lic. Fernando Crespo Ortiz, Director General y la Lic. Julieta Martínez Yrizar, subdirectora de acreditación y personal de la DGAC.

P.A. Francisco Ballina Suárez



Nace en la Ciudad de México el 28 de diciembre de 1947; realiza sus estudios de Piloto Aviador Comercial en el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, C.I.A.A.C., entre los años de 1968 y 1970.

Ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación en 1970, desempeñándose como Primer Oficial de equipo DC6, a partir del 12 de mayo de ese año.

En enero de 1972 pasa a ser Primer Oficial de equipo Boeing 727 y el 15 de agosto de 1977 asciende a Comandante del mismo equipo; posteriormente ha volado equipos A320, Boeing 757 y Boeing 767.

En Mexicana de Aviación a ocupado los puestos de Piloto Asesor/Instructor de 727, 757 y 767. Miembro del comité de selección y formación de Primeros Oficiales de la aerolínea. Jefe de Equipo y Jefe de Pilotos.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, ocupó diversos cargos en el Consejo Directivo como Presidente de la Comisión de Vigilancia, Miembro de la Comisión Técnica Pericial, siendo elegido Presidente del CPAM para el bienio 1984-1986.
Ha recibido los cursos de Técnico en Investigación y Prevención de Accidentes de Aviación y especialista en Procedimientos Terminales por Instrumentos (TERP´S).

Fue igualmente representante del Colegio de Pilotos ante el CEPTA (Centro de Estudios y Proyectos en Tecnología Aeronáutica).

Alcanzó la situación de retiro el pasado 27 de diciembre de 2007, como capitán al mando de equipo 767 de Mexicana de Aviación, en el vuelo Buenos Aires - México.

Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000

Un merecido reconocimiento profesional

Es importante subrayar que en la década de los noventa, el Gobierno de la República propone dentro del Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000, una cruzada permanente por la educación fincada en una alianza nacional, convergiendo esfuerzos e iniciativas de todos los órdenes de gobierno y a los diversos grupos sociales.

Asimismo, en el Diario Oficial de la Federación del 24 de noviembre de 1995, se publica el acuerdo para la desregulación de la actividad empresarial, el cual establece las bases para la desregulación sistemática de las normas vigentes y la simplificación de los trámites que realizan los particulares en la administración pública federal.

Bajo este marco legal, la SEP promueve la simplificación tanto de las reglas administrativas como de operación y define las normas a las que debe ajustarse el reconocimiento de validez oficial de estudios._

El 27 de mayo de 1998, en el Diario Oficial de la Federación se publica el acuerdo número 243, el cual establece las bases generales de autorización o reconocimiento de validez oficial de estudios; éste dispone en su artículo 3°, fracción V, que la SEP emitirá los acuerdos específicos que regularán en lo particular los trámites para obtener la autorización o reconocimiento de validez oficial de estudios. Por otra parte, se crea el acuerdo 279 que establece los trámites y procedimientos relacionados con el reconocimiento de validez oficial de estudios de tipo superior.

Respecto a la profesionalización y reconocimiento de estudios, el programa de desarrollo educativo 1995-2000, preveé también enfrentar desafíos como el rezago, ampliar la cobertura de los servicios educativos, elevar su calidad, mejorar su pertenencia, introducir las innovaciones que exige el cambio como lo es también anticipar necesidades y soluciones a los problemas previsibles.



A principios de los años 90´s, se incorporan nuevas aeronaves en las aerolíneas mexicanas para vuelos de medio y largo recorrido.
(Foto Hugo Gutiérrez)

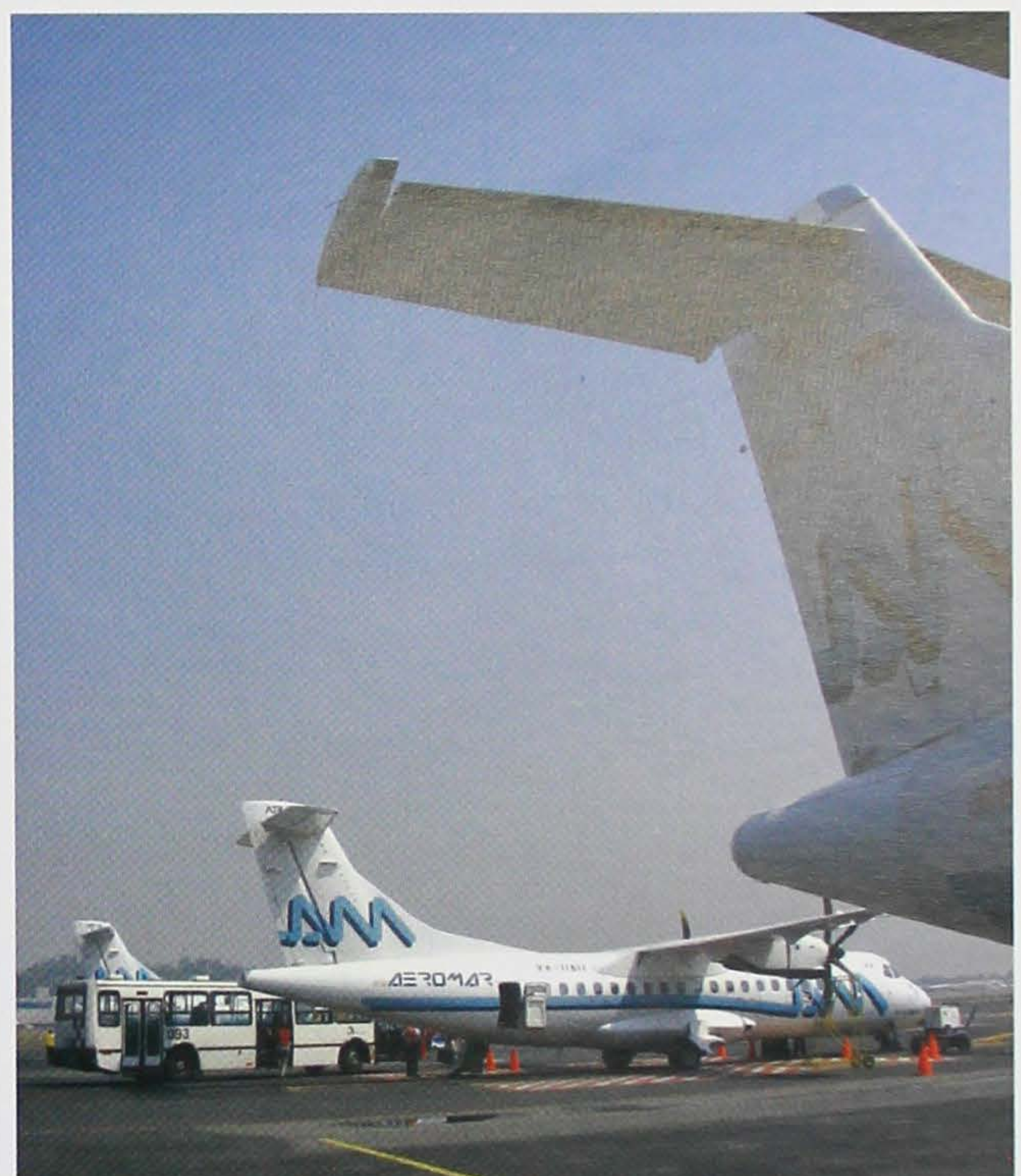
Es la SEP, a quien corresponde determinar las normas y criterios generales aplicables en toda la República a que se ajustará la revalidación. Asimismo esta secretaría determina los estudios equivalentes y fija los lineamientos conforme a los cuales las autoridades educativas realizarán las funciones que en esta materia la Ley General de Educación les confiere; considerando estos lineamientos básicos para el mejoramiento de la educación en México se crea el acuerdo 286:

"...por el que se establecen los lineamientos que determinan las normas y criterios generales, a los que se ajustará la revalidación de estudios realizados en el extranjero y la equivalencia de estudios, así como los procedimientos por medio de los cuales se acreditarán conocimientos correspondientes a niveles educativos o grados escolares adquiridos en forma autodidacta, a través de la experiencia laboral o con base en el régimen de certificación referido a la formación del trabajo. (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de octubre de 2000)

El 28 de noviembre de 2000, apoyados en los diversos acuerdos creados por la SEP relativos a la acreditación, incorporación y revalidación de estudios de educación superior y a la vez en la voluntad de la autoridad aeronáutica, el Colegio de Pilotos Aviadores de México y la autoridad educativa, sientan las bases de coordinación para apoyar la profesionalización de los pilotos aviadores conjuntamente con representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de la SEP y del CONOCER (Consejo de Normalización y Certificación de Competencia Laboral).

Es así como dichas dependencias, acuerdan constituir un comité técnico integrado por la DGAC (SCT), el CPAM, la Asociación Aeronáutica Alas de Plata, DGAIR (SEP), Dirección General de Educación Superior (SEP), DGP (SEP) y un representante del CONOCER.

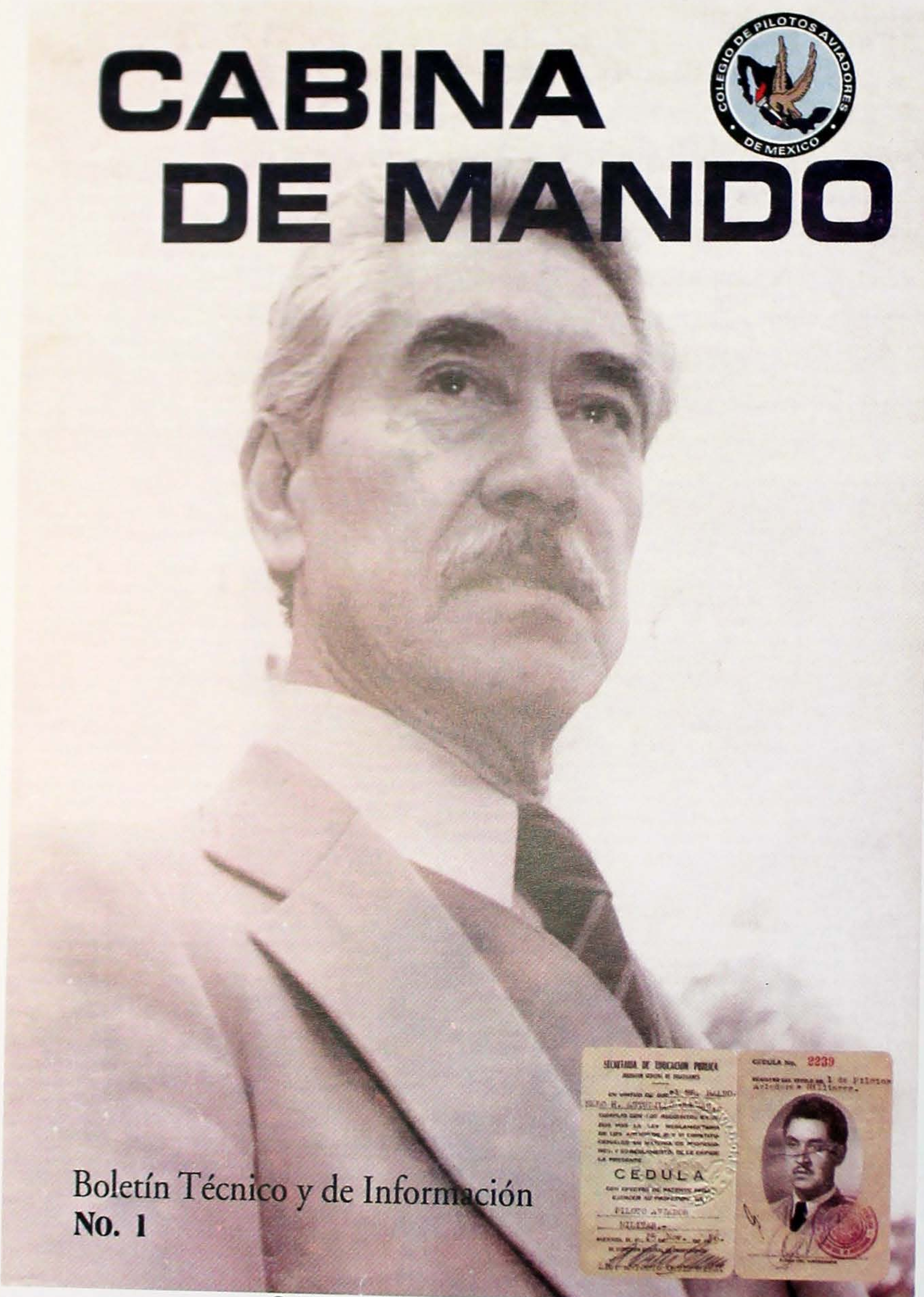
Dicho Comité, en lo sucesivo denominado Comité Técnico de la Profesionalización, hará el seguimiento, vigilancia y cumplimiento de los objetivos implícitos en las bases de coordinación para la profesionalización de los pilotos aviadores en México. Asimismo, sesionará periódicamente para lograr sus objetivos y ofrecer viabilidad a mejoras futuras en la profesionalización.



Se registra durante 2007, un incremento en las operaciones de diversos operadores. (Foto Hugo Gutiérrez)

Por una Cultura de la Seguridad

Un trabajo constante



Cabina de Mando sale a la luz para una mejor comunicación entre el CPAM y sus colegiados. (Archivo CPAM)

En otoño de 2000, sale a la luz el primer ejemplar de la revista "Cabina de Mando", nuevo órgano de comunicación impreso del CPAM, con el objetivo de hacerlo llegar a la comunidad aeronáutica nacional. Dicho surgimiento es resultado del esfuerzo conjunto por parte del Comité Directivo del Colegio, encabezado por el P.A. Gilberto López Meyer, (Presidente) y el P.A. Jorge Flores Tom, (Segundo Secretario Propietario). En este sentido, se logran reforzar los contactos con los miembros colegiados, instituciones, compañías de aviación, así como con las autoridades del sector.

"Cabina de Mando", logra abarcar uno de los principales objetivos impuestos por el Consejo Directivo, en cuanto a fortalecer los canales de comunicación para implementar la "Cultura de la Seguridad" de sus miembros colegiados.

En la portada del primer ejemplar de "Cabina de Mando", se rinde un homenaje al P.A. Baldomero H. Astudillo, y en su interior, una entrevista que le realiza la periodista Yolanda Benítez. También hay diversos artículos técnicos como el de "Fatiga de Vuelo", del P.A. Miguel Ángel Valero Chávez; "Humedad en el Aire", por el P.A. Alberto García Gallegos; "Técnicas de la Comunicación Aeronáutica Efectiva" del P.A. Eduardo Pérez de León Sala y el calendario de seminarios impartidos por el CPAM.

Es así como en la actualidad "Cabina de Mando" continua enriqueciéndose con diversas aportaciones de profesionales de la industria como Pilotos Aviadores, Controladores Aéreos, Psicólogos y Abogados, entre otros.

Es el 22 de octubre de 200, cuando el entonces presidente Vicente Fox, anuncia la construcción de un nuevo aeropuerto en Texcoco, Estado de México, provocando esta declaración un movimiento social que después de un año le obliga a cancelar el proyecto más ambicioso de su administración. En este programa participan dependencias, organismos públicos y privados, CPAM no es la excepción, involucrándose éste, como asesor y diseñador del proyecto.

Ante la cancelación del mismo, el Colegio eleva la voz a nombre de la comunidad aeronáutica nacional, indicando que el nuevo aeropuerto internacional para la Ciudad de México, es una necesidad imperiosa para el desarrollo del país y que el gobierno debe tomar la decisión de su construcción ya sea en el Estado de México o en el de Hidalgo, pero ésta debe darse a corto plazo y así evitar que se comprometa el futuro de la industria por decisiones equivocadas.

El 23 de enero de 2002, durante la Asamblea Ordinaria Conmemorativa al 43 aniversario del día de la emancipación del Piloto Aviador Mexicano y el 55 aniversario de la fundación del CPAM, el Colegio recibe un reconocimiento especial por su trayectoria a lo largo de estos años a favor de la seguridad en las operaciones aéreas en nuestro país, por parte de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, A. C. (ASPA). Este reconocimiento es entregado por el entonces Secretario General de ASPA, P.A. Jaime Luis González Navarro, al P.A. Gilberto López Meyer, Presidente del CPAM.

En el año 2002, el CPAM prosigue con su Programa de Educación Continua; imparte 10 seminarios en el que se incluyen temas de Legislación Aeronáutica, Factores Humanos y Prevención de Accidentes; por otra parte, se organizan tres mesas redondas Controladores/Pilotos. Para el 2003, el número de seminarios se incrementa a 18, se realizan cuatro mesas redondas Controladores/Pilotos, dejando abierta la posibilidad de realizar cursos adicionales a solicitud (Jeppesen, Control del Estrés, y Manejo de Mercancías Peligrosas).

Durante los primeros meses de 2002, se desarrolla en nuestro país un proyecto de actualización de cursos para reducir el número de accidentes en determinadas fases del vuelo, muy en especial los denominados como **Controled Flight Into Terrain** (CFIT). Desde el año anterior, **Flight Safety Foundation** (FSF) en colaboración con grupos de investigadores e instructores de OACI, IFALPA e incluso la IATA, desarrollan un nuevo programa partiendo de las experiencias obtenidas por el programa CFIT, implementado años atrás. Este nuevo programa mundial el cual ha tenido como objetivo reducir los accidentes en la fase final de aproximación y el aterrizaje, es denominado **Approach and Landing Accident Reduction** (ALAR).

También en el 2002 el CPAM, toma en sus manos el desarrollo del programa ALAR en México asignado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Es así como un grupo de pilotos, colaboradores del CPAM (instructores, diversas comisiones), participa activamente en la implementación del citado programa; incluyendo en el proyecto lideres como el P.A. Ángel Goñi Cabello, P.A. Carlos Limón Jiménez, P.A. Carlos Arroyo Landero y el P.A. Luis García Pérez, entre otros.

El 23 de marzo del 2002, se imparte el primer curso ALAR para instructores en las instalaciones del CPAM. A partir de este momento se inicia el Plan de Implementación Nacional de ALAR, el cual consiste en visitar 16 ciudades a nivel nacional donde se ubica el mayor número de pilotos, logrando que en un año y cuatro meses se hayan instruido a 6,690 pilotos en procedimientos ALAR, (prácticamente el 75% de pilotos mexicanos en activo).

Otro importante logro alcanzado por el CPAM, es que el piloto aviador tome el curso ALAR como requisito obligatorio, siendo México el primer país del mundo en aplicar tal requerimiento, incluso el trabajo desarrollado por el CPAM y la DGAC, ha recibido un reconocimiento justo por parte de la Flight Safety Foundation, la cual en los seminarios que esta Fundación imparte a nivel mundial, menciona en la introducción, el trabajo realizado en nuestro país con respecto al programa ALAR.



Numerosos cursos de actualización para pilotos impartidos por el CPAM. (Foto Hugo Gutiérrez)

Con relación al programa ALAR, es importante mencionar que entre los instructores autorizados para impartir dicho curso y a la vez miembro activo del CPAM está el P.A. Adrián Emilio Martínez Martínez, quien recibe un reconocimiento a nivel internacional por parte de la OACI, FSF y PAAST (Pan-American Aviation Safety Team), al ser uno de los instructores que más cursos ALAR a impartido, a corto tiempo.

El 11 y 12 de julio del 2002, el CPAM a través de la Comisión de Profesionalización, los directivos, P.A. Miguel Ángel Valero Chávez y P.A. Luis René Rojas Bolaños Cacho organizan el "Primer Foro de Educación y Profesionalización del Piloto Aviador en México", cuyos objetivos básicos son los de analizar el proceso educativo, formativo y de profesionalización del Piloto Aviador, tocando puntos muy específicos del desarrollo, el ejercicio y la capacitación continua. Otro de los objetivos del foro es difundir ante la comunidad aeronáutica nacional e internacional, el desarrollo de la profesión, mediante la formación integral, dirigida y sancionada para obtener su validez.

Durante este foro, se logra conformar una temática elemental y concreta, pero a la vez ágil y muy atractiva para los asistentes. Con expositores seleccionados minuciosamente, tomando en



En simulacros, la participación del CPAM con las autoridades correspondientes, siempre ha sido conjunta.
(Foto P.A. Salvador. Ma. Lizana Paulin)

cuenta su experiencia, se imparten 12 ponencias muy completas, acompañadas por sesiones de preguntas y respuestas donde se tocan temas como: la formación inicial del Piloto Aviador, sus características y perfil como aspirante, el adiestramiento impartido por las aerolíneas, la aplicación de CRM en la cultura de seguridad, la normativa en la ley, la importancia y participación de organismos como la OACI, hasta llegar a la función e importancia del título y cédula profesional para el piloto aviador y el avance en la regularización.

Posteriormente, se obtienen muy importantes conclusiones, siendo éstas expuestas por el P.A. Gilberto López Meyer, durante la última ponencia del foro donde señala que la educación continúa constituye un punto nodal para toda la aviación, así como determina establecer una nueva normativa que regule y estandarice los planes de estudio de las escuelas de vuelo y logre acceder al grado de licenciatura al piloto aviador para ampliar su campo laboral con diversas especialidades.

El 17 de julio de 2002, la P.A. Laura Margarita Gallart Ramos, de Mexicana de Aviación, es la primera mujer piloto en ocupar un cargo en el Consejo Directivo del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C., como Secretaria de la Comisión de Honor y Justicia.

En febrero de 2003, el P.A. Gilberto López Meyer, es invitado por el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes, Arq. Pedro Cerisola y Weber, a trabajar en la S.C.T. en el puesto de Director General de Aeronáutica Civil. López Meyer acepta el reto de trabajar en la DGAC, sabiendo que será una excelente oportunidad para desarrollar proyectos y programas en beneficio de la industria aeronáutica nacional.

Tras un par de meses, ante el trabajo demandante y de conformidad a la normatividad oficial, el Lic. y

P.A. Gilberto López Meyer decide no continuar al frente del CPAM, comunicando al Consejo Directivo su determinación, motivo por el cual se convoca a una Asamblea General Extraordinaria donde el P.A. Héctor Cuauhtémoc García, es designado Presidente Interino del CPAM quien fue considerado como el décimo noveno en ocupar dicho puesto por el tiempo restante del bienio 2002 - 2004.

Tras la separación del P.A. López Meyer, las actividades del Colegio continúan sin pausa, pero quedando en la duda de muchos si el P.A. Cuauhtémoc García, daría continuidad a los pendientes iniciados por su antecesor. Respecto a este punto, es importante recalcar que a pesar de que el P.A. Cuauhtemoc García, entró como interino, muchos de los proyectos que desarrollo son de su autoría cuando anteriormente se desempeñaba como vicepresidente.

Una constante que ha permanecido desde los inicios de la aviación hasta nuestros días, ha sido la seguridad aérea; tanto pilotos, aerolíneas y autoridades del sector, han ido perfeccionando cada vez más procedimientos para garantizar la seguridad e implementar una nueva cultura de seguridad aérea, abarcando cuestiones operacionales **(SAFETY)** y otra en cuestiones de seguridad en instalaciones aeroportuarias, **(SECURITY).**

En varios aeropuertos del país se llevan a cabo un determinado número de simulacros para fortalecer ambos conceptos dentro de una Cultura de Seguridad.

En el AICM se desarrollan anualmente dos simulacros, catalogados como Simulacro de gabinete y Simulacro a escala real; el primero se lleva a cabo en las salas de junta del AICM, involucrando a personal técnico y administrativo de distintas aerolíneas y del propio aeropuerto, trabajando en una supuesta eventualidad designada.

El segundo, se lleva a cabo dentro del perímetro del aeropuerto e involucra prácticamente a todas las áreas de operación del aeropuerto, empresas y autoridades. El Colegio de Pilotos participa en ambos como invitado, aportando su experiencia y conocimientos por medio de sus Comisiones Técnicas.

El 19 de septiembre de 2003 con motivo del Día Nacional de Protección Civil, se desarrolla un simulacro en cuestión de **SAFETY** a escala real, uno de los más completos de los últimos años y asimismo abierto a los medios de comunicación. En esta ocasión el CPAM tiene una destacada participación durante el desarrollo de la logística del mismo y en la evaluación de los resultados. En aquella ocasión un avión DC9-15 de Aerocaribe, fue utilizado para representar un supuesto accidente durante el aterrizaje y posterior incendio, participando personal del Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios (CREI), SENEAM, DGAC, pilotos, sobrecargos, etc.

El 2003, representa para la industria aeronáutica mundial, un año de festejos conmemorándose el **Centenario del Primer Vuelo Controlado,** realizado por los hermanos Wright, el 3 de diciembre de 1903.
El Colegio de Pilotos se suma a los festejos realizados en diversas partes del mundo, con la publicación de una serie de artículos muy completos relacionados con la historia de la aviación y firmados la mayoría de ellos, por el capitán P.A. César Llaneza Arana, entonces Vicepresidente del CPAM.

El 4 de diciembre del mismo año, se lleva a cabo el "**Centenario de la Aviación Mundial**", evento conmemorativo al cual se dan cita importantes funcionarios de empresas, instituciones y dependencias del gobierno, así como representantes de la industria aeronáutica nacional.

Durante importante evento, da la bienvenida el Presidente del CPAM, P.A. Héctor Cuauhtémoc García; posteriormente el P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, entonces Primer Secretario Suplente, dirige un discurso resaltando el desarrollo de la aviación en estos cien años.

Asimismo, una conferencia sobre la historia de la aviación mexicana y su participación dentro de la industria mundial, es impartida por el periodista e historiador aeronáutico, Don Manuel Ruiz Romero, uno de los invitados de honor.

Más adelante, la P.A. Laura Gallart Ramos, Secretario de la Comisión de Honor y Justicia, ofrece la plática denominada "**Presencia de la Mujer Mexicana en los 100 años de Aviación**". Aproximándose el final, se entregaron reconocimientos a mujeres pilotos por su trayectoria dentro de la Aviación Mexicana.

En el cierre del evento **(Conmemoración del Centenario de la Aviación Mundial),** por parte del CPAM se presentó y dio inauguración a la Biblioteca y Centro de Documentación del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C. "P.A. Baldomero H. Astudillo", en honor al fundador y primer presidente del CPAM, representando ésta un importante logro alcanzado después de un par de años de trabajo constante por lograr un lugar eficiente para los miembros colegiados, estudiantes e investigadores en temas aeronáuticos. Es el propio P.A. Capitán Baldomero H. Astudillo, quién corta el listón inaugural en compañía del P.A. Héctor Cuauhtémoc, Presidente del CPAM y del P.A. Gilberto López Meyer, Director de DGAC.

La Biblioteca y Centro de Documentación del CPAM, es única en su especialidad en nuestro país; el proyecto es responsabilidad del P.A. Luís René Rojas Bolaños Cacho, Segundo Secretario Suplente en el momento de la creación de dicho Centro. Por su parte, el despacho de arquitectos Astudillo, Ávila y Naredo (adecuación del espacio / construcción de anexos), así como de la empresa "Servicios Bibliotecarios", responsable del Proyecto Bibliográfico. Actualmente tanto la Biblioteca como el Centro de Documentación del CPAM mantienen convenios con diversas Universidades de México.



Reconocimiento otorgado por el Sistema Integral de Seguridad del Consorcio AVIAXSA al CPAM.

Nuevos proyectos e innovaciones

Un trabajo que rinde frutos

Es en el 2003 cuando los compromisos intersecretariales para la profesionalización de los pilotos aviadores reciben nuevos impulsos. El Gobierno Federal genera innovaciones a la normatividad y reglamentación en nuestro país, apoyándose en la Secretaría de Economía y su órgano regulatorio COFEMER (Comisión Federal de Mejora Regulatoria del Sector Público, Oficial y Privado).

Al Comité Consultivo Nacional del Transporte Aéreo le corresponde generar los proyectos de Norma Oficial Mexicana 141 SCT-3 2003 referida al contenido de los planes y programas de formación y lineamientos generales sobre la capacitación y adiestramiento para el personal técnico aeronáutico.



ortalecimiento de una cultura de seguridad en la aviación mexicana. (Foto Hugo Gutiérrez)

Así también, dicho Comité, crea el proyecto de la NOM 142 SCT referente a los centros de formación, capacitación y adiestramiento para el personal técnico aeronáutico.

Debidamente analizados y probados por el Subcomité de Ingeniería de la DGAC, con la participación del CPAM y grupos de trabajo multidisciplinario para su implementación y cumplimiento, ambos proyectos de Norma Oficial Mexicana, quedan concluidos en el 2004. Sin embargo, el Gobierno promueve una mora regulatoria, dando prioridad a las normas emergentes.

Frente a esta situación, en lo que respecta al proyecto de la NOM 141, el plan y programa de estudios de Piloto Aviador, genera una empatía con el programa de TSUPA acreditado por la DGAIR (SEP) y con su contenido en lenguaje.

Es entonces que la DGAC implementa un recurso alterno para el cumplimiento del contenido de los referidos proyectos de la NOM 141 y 142, creando una circular técnica obligatoria para que en el sector aeronáutico se dé viabilidad a estos objetivos.

Asimismo, como parte del proceso de normatividad, en específico la NOM 061/001 (referida a licencias del personal técnico aeronáutico), se publica ésta como norma emergente. Es así como en junio de 2004, se crea un reglamento para la expedición de permisos, licencias y certificación de capacidad del personal técnico aeronáutico y se cumple con la inspección anual que la Organización de Aviación Civil Internacional realiza a la DGAC.

Este panorama de regulación aeronáutica del 2004 aunado a los procesos y avances logrados dentro del Comité Técnico de Profesionalización de los Pilotos Aviadores, queda asentado en el Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico.

Uno de los requisitos primordiales para obtención de la licencia de piloto aviador comercial de ala fija, es contar con el título de Piloto Aviador, siendo para ello presentar la cédula profesional o la constancia de que ésta se encuentra en trámite.

Pero el 2004, además de los retos y nuevas metas referentes a la profesionalización, hay reconocimientos y satisfacciones; uno de ellos, es el otorgado por el Sistema Integral de Seguridad del Consorcio Aviacsa, S.A. de C.V., por el interés, la colaboración y el apoyo brindado durante el 2003, en la implementación de una "Cultura de Seguridad" en la empresa.

El Colegio destaca con su presencia en diversos foros y el 5 de marzo del 2004, previo al Día Internacional de la Mujer, el Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM), realiza una serie de conferencias, en las instalaciones del edificio de la ONU de la Ciudad de México. En este foro se tratan diversos temas sobre las oportunidades de la mujer en México y América Latina, la igualdad de género en el ámbito profesional y social. El CPAM acude al evento representado por la P.A. Karen Gallardo Oropeza, quien diserta sobre la participación de la mujer en la Aviación Mexicana.



P. A. Bertha Zeron, primera aviatriz en colegiarse y digna representante de la aviación mexicana. (Archivo CPAM)

Otro aspecto de gran importancia para la comunidad aeronáutica nacional, es la realización del Primer Seminario en Derecho Aéreo, organizado por el

Colegio de Pilotos y la Universidad Nacional Autónoma de México, con la colaboración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil. Este Seminario se desarrolla como homenaje póstumo en su primer aniversario luctuoso al primer legista especializado en Derecho Aéreo en nuestro país, el Lic. Eduardo Medina Urbizu.

Dicho evento se desarrolla los días 19, 20 y 21 de mayo de 2004, en el Aula Magna "Jacinto Pallares" de la Facultad de Derecho de la UNAM y cuenta con la participación de importantes Juristas extranjeros, en especial de España, Argentina y Colombia. En el equipo de trabajo que organiza este seminario se encuentran los pilotos aviadores, Miguel Ángel Valero Chávez y Luís René Rojas Bolaños-Cacho junto con la Lic. Rosa María Montero Montoya, asesora legal del CPAM.



La industria aeronáutica brasileña consolida con éxito su presencia en el mercado mexicano. (Foto Hugo Gutiérrez)

P.A. Carlos Smith Picco



Nació en la Ciudad de México el 19 de enero de 1951. Tras realizar sus estudios en la carrera de Piloto Aviador Comercial, ingresa en 1973 a Aeronaves de México como primer oficial de DC9 y posteriormente de equipo DC10.

Como comandante ha volado los equipos DC9, MD80, Boeing 757, 767 y 777; Realizó estudios de especialización en Prevención e Investigación de accidentes de Aviación, impartido por el CIAAC, Factores Humanos en Aviación por parte del CPAM, Investigación de Accidentes de Aviación de la University of Southern California y de dirección de empresas en IPADE. Ha sido Secretario del Exterior, Secretario General y miembro de la Comisión de Análisis de la Política Aeronáutica Nacional e Internacional de ASPA de México. En la Organización Iberoamericana de Pilotos fue vocal de administración y secretario del Consejo Ejecutivo.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México desempeñó los cargos en la Comisión Técnica y Comisión de Vigilancia; fue Presidente del CPAM durante el bienio 1986-1988 y reelegido para el mismo cargo en el siguiente periodo 1988-1990.

Actualmente reside en la Ciudad de México y se desempeña como presidente de la empresa ALSA, Consultores en Aeronáutica.



Factor humano y seguridad aérea

Nivel técnico superior universitario

El 17 de julio de 2004 el P.A. Salvador María Lizana Paulin, toma posesión como el vigésimo Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México, para el bienio 2004 - 2006. Este período se caracteriza por mantener un programa de trabajo apoyado en Factores Humanos, reforzando los conceptos de seguridad aérea en SAFETY - SECURITY.

Durante todo el 2004, se hacen los preparativos para la introducción del procedimiento de Separación Vertical Mínima Reducida, RVSM por sus siglas en inglés, en las regiones de Norteamérica (NAM), Caribe (CAR) y Sudamérica (SAM). En México, siguiendo las recomendaciones emitidas por OACI, la DGAC y SENEAM, se crea el Grupo de Trabajo RVSM, el cual está integrado por representantes del sector aeronáutico nacional, entre los que se encuentra el Colegio de Pilotos, mismo que se dio a la tarea de trabajar mediante la Comisión Mixta Controladores-Pilotos para desarrollar e implementar acorde a las necesidades del país, la normatividad correspondiente a la operación de la separación vertical mínima de 1,000 pies ente los niveles de vuelo a partir de FL290 y hasta FL410.

La actividad de este Grupo de Trabajo, comienza desde el año anterior para prepararse a conciencia ante la introducción de este nuevo sistema, cuya función es hacer más eficiente el flujo de tránsito aéreo, aprovechando óptimamente el espacio. El CPAM desarrolla un curso RVSM a través de

su Comisión de Educación Continua dirigido a todos los pilotos aviadores del país. En México, el procedimiento RVSM entra en operación el 20 de enero de 2005, a las 09:01 UTC.

El 23 de septiembre de 2005, se lleva a cabo un Simulacro a Escala Real, dentro de las instalaciones del AICM, bajo el concepto de **SAFETY**, el simulacro se desarrolla con el supuesto accidente de un Boeing 737-200 durante la fase final de aterrizaje, que termina impactando al edificio Terminal del Aeropuerto. Nuevamente el CPAM trabaja estrechamente con la autoridad aeronáutica, desde la logística del mismo, el desarrollo y la evaluación. Las Comisiones Técnicas del Colegio involucradas en este ejercicio, entregan un reporte muy completo donde detectan puntos de oportunidad para mejorar las operaciones aéreas.

Por su parte, el Comité técnico de la Profesionalización del CPAM se avoca a la tarea de crear un recurso académico para la profesionalización de los pilotos aviadores. Apoyado en la normatividad inconclusa de 2004 y en la no exigibilidad de la impartición del plan y programa de estudios de Técnico Superior Universitario Piloto Aviador (2002), el Comité conforma los fundamentos respaldándose en el propio plan y en el programa del TSUPA de 1440 horas de estudio teórico-práctico, que en esencia está conformado por 322 horas incrementadas al plan y programa de estudios original del CIAAC de los años noventa. (Las 322 horas aumentadas se refieren a materias complementarias académico universitarias).

Ante las necesidades de numerosos pilotos a nivel nacional, que no habían obtenido o iniciado el trámite del título o la cédula profesional, las autoridades realizan la adecuación del Reglamento correspondiente. Así, se reforma el primer párrafo DOF 15 de septiembre de 2006:

"...los requisitos que deberá cumplir el interesado en obtener licencia de piloto comercial o de TPI previstos en los artículos 54 fracción III, 56 fracción III, 62 fracción III, 64 fracción III, 70 fracción III, 72 fracción III y 76 fracción IV del presente reglamento sólo serán exigibles a partir del 1 de septiembre de 2009...".

"...Reformado DOF 15 de noviembre de 2009 el personal técnico aeronáutico que hubiera obtenido licencias de piloto comercial o de piloto TPI antes de la fecha mencionada en el párrafo anterior y esté interesado en convalidar, recuperar o revalidar dicha licencia deberá



Desde 1986 el CPAM participa activamente con la Flight Safety Fundation.

cumplir con dichos requisitos a partir del 1 de septiembre de 2009 para tal efecto al SCT promoverá programas que permitan cumplir con lo anterior...".

"...La autorización definitiva para el ejercicio profesional que hubiere sido expedida por la SEP antes de la entrada en vigor del presente reglamento será válida para acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en el primer párrafo de este artículo para convalidar, recuperar o revalidar la licencia de piloto comercial o TPI".

Con todos estos conceptos vertidos y tomando como base las 322 horas de indexación académica que tuvo el plan y programa de TSUPA, el CPAM en coordinación con el CIAAC y para ese entonces, la Asociación Mexicana de Centros de Capacitación y Adiestramiento (AMCCA), crean un ambicioso programa definido como: **Nivelación Académica a Nivel Técnico Superior Universitario Piloto Aviador de Ala Fija.** Los Pilotos Aviadores que tengan entre 181 y 499; entre 500 y 999: entre mil y mil 499 horas de vuelo registradas y certificadas ante la DGAC para la obtención del título y cédula profesional ante la DGAIR y la DGP.

A mediados del 2005, el Comité Técnico de la Profesionalización valida este programa para ser impartido en las escuelas técnico aeronáuticas. El programa es autorizado por la DGAC, quien además valora los procesos, tanto de autorización como de impartición, del CIAAC y del CPAM. Para dar validez documental al programa se crea el Certificado de Terminación del Curso de Nivelación Académica del Piloto Aviador Comercial a Nivel Técnico Superior Universitario, sustentado por la DGAC y CIAAC (SCT) quienes acreditan a la escuela aeronáutica que imparte el curso, los módulos teóricos y la fase práctica.

El curso de nivelación académica, se imparte por primera vez en noviembre de 2005 en la Escuela de Aviación México. Es importante subrayar que hoy a 4 años de haberse iniciado este programa, están autorizadas formalmente 5 escuelas Técnico Aeronáuticas a nivel nacional, en las que se han impartido cursos a más de 600 pilotos aviadores. Por otra parte, se han emitido formalmente más de 400 certificados de nivelación académica por parte del al CIACC. El CPAM ha gestionado el trámite de título y cédula profesional -con el certificado de nivelación académica- a más de 300 pilotos.

Desde la revisión del Plan de Estudios de Piloto Aviador realizados en 2001 y 2002, cuando se logró la acreditación de estudios a nivel Superior (Técnico Superior Universitario) a la fecha, se han proyectado curriculares académicos que abren la posibilidad de acreditar con mayor cúmulo de conocimientos (créditos universitarios) el nivel de licenciatura. Se ha trabajado duro para que en un marco académico de posibilidades, se denomine inicialmente Licenciatura en Ciencias Aeronáuticas Piloto Aviador.

Todo esto, sumado a los requerimientos del acuerdo 279 de la SEP, indexando al TSUPA 900 horas de estudio equivalentes a 120 créditos en educación superior, ofrece la posibilidad de que la profesión de Piloto Aviador alcance la equivalencia y el grado de licenciatura. Con ello el Piloto Aviador gana altos beneficios de competitividad académica en relación con otras profesiones a nivel nacional.

P.A. Jesús Durán Chávez



Nace el 25 de enero de 1952 en la Ciudad de México; realiza sus estudios de Piloto Aviador en el Centro Internacional de Aviación Civil, CIAAC, entre los años de 1971 a 1973.

Entre 1973 y 1974 trabajó en el Banco de México, como copiloto. En 1974 se incorpora a la Compañía Mexicana de Aviación, empresa donde labora hasta la fecha. Ingresa como Segundo Oficial en Boeing 727, posteriormente es Primer Oficial del mismo equipo, Capitán B727, Asesor-Instructor de B727, Capitán de A320, Asesor-Instructor A320, Supervisor de equipo A320 y actualmente vuela el nuevo equipo de Mexicana, el Airbus A330-200.

Ha participado en ASPA de México, entre los años de 1985 y 1996, en la Secretaria de Asuntos Técnicos, en la Comisión Investigadora de Accidentes y en la Comisión de Evaluación de CMA; en la CANAERO como Secretario y Vicepresidente del Comité Técnico Nacional en 1996 y 1997; en Mexicana de Aviación fue Gerente de Asuntos de la Industria en 1997; en conferencias de DGAC-SCT en 1987, representando a México en seminarios y conferencias de IFALPA en Caracas, Venezuela, en 1988; OACI en Montreal, Canadá, 1984, así como en la segunda conferencia de Airbus Industrie en 1996.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, ocupó distintos puestos en el Consejo Directivo, ha sido Tesorero interino en 1986, Vicepresidente en el bienio 1987-1989 y Presidente en el periodo 1990-1992. Desde 1992, participa como Miembro del Consejo Consultivo del CPAM y en 1995 participó en el ciclo de conferencias que organizó el CPAM sobre transporte, siendo conferencista con el tema: "Economía del Transporte".

Tiempos difíciles para la aviación

Desafíos y Respuestas

El 2006, inicia con un cambio radical en el ambiente nacional de la aviación comercial debido a que desde el año anterior, el gobierno federal acentúa su política errática en materia de aviación y ante una situación en la que se puede considerar una rivalidad entre Secretarios de Estado; se dan una serie de concesiones a nuevos operadores, sin las condiciones adecuadas en el mercado y sin poder lograr en varios años la tan necesaria política de Estado en la materia.

Por necesidades más políticas que comerciales, se realiza el visto bueno a un aeropuerto para operaciones de aeronaves de gran tamaño en vuelos internacionales, sin contar con las instalaciones mínimas para una operación segura. Más adelante, se logra la venta de una de las empresas nacionales integrantes a CINTRA, en una operación muy criticada.



Se comienza a presentar en los últimos años un cielo gris y lluvioso para la aviación. (Foto Hugo Gutiérrez)

Con este panorama, el CPAM bajo la dirección del P.A. Lizana Paulin, ejerce presión ante la autoridad realizando una serie de estudios sobre los aeropuertos considerados dentro del llamado Plan Aeroportuario de la Ciudad de México, denunciando fallas en el mismo. También pone toda su experiencia en los trabajos para revisar Normas Oficiales de la Ley de Aviación, presionando para que se cumplan las directrices en cuestión de seguridad que se debe de aplicar a operadores nuevos y anteriores.

Del 29 al 31 de mayo de 2006, se lleva a cabo el Segundo Seminario en Derecho Aéreo "Lic. Eduardo Medina Urbizu", en las instalaciones de la Facultad de Derecho de la UNAM. Al igual que en el primer seminario, se cuenta con la participación de juristas internacionales en su totalidad, quienes abordan el tema: "La responsabilidad del Transportista Aéreo". Nuevamente la organización del evento es compartida por el Colegio de Pilotos y la UNAM con apoyo de la S.C.T. Por parte del Colegio en la organización, se encuentra la Lic. Rosa María Montero Montoya y el P.A. Luis René Rojas Bolaños Cacho.



Durante los dos últimos años desaparecieron diversos operadores en el mercado nacional. (Foto Hugo Gutiérrez)

El CPAM apoya los procesos de gestión profesional del ACTAM (Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo de México) y es partícipe en la fundación del Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de México (COCTAM), inaugurado el 18 de octubre de 2006 y en el cual el P.A. Luís René Rojas Bolaños Cacho dirige un discurso sobre la profesionalización.

Llega el momento del relevo en la dirigencia del Colegio de Pilotos y toca el turno al P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, piloto de Aeroméxico y con varios años de trabajo en el Consejo Directivo y considerado el vigésimo primer Presidente del CPAM, quien tiene la gran tarea de unificar criterios y lograr que esta institución no sólo mantenga su condición como conciencia de la autoridad, si no que su voz sea escuchada en los foros existentes a nivel internacional.

El 16 de agosto del 2006, el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), otorga al CPAM la constancia de Inscripción a la Comisión Interna de Evaluación del Registro Nacional de Instituciones y Empresas Científicas y Tecnológicas (RENIECYT); con esto, el Colegio puede obtener financiamiento en proyectos de investigación y estudio, así como en el desarrollo de sistemas de trabajo referentes a su área de influencia.

Tras algunos años de no publicarse, en octubre de 2006, el CPAM publica nuevamente el Boletín Informativo en adición a la emisión de circulares y a la revista Cabina de Mando; el objetivo de esta nueva edición (Boletín Informativo), no sólo es el mantener un contacto con los colegiados sobre información técnica, sino hacerla más fluida y oportuna.



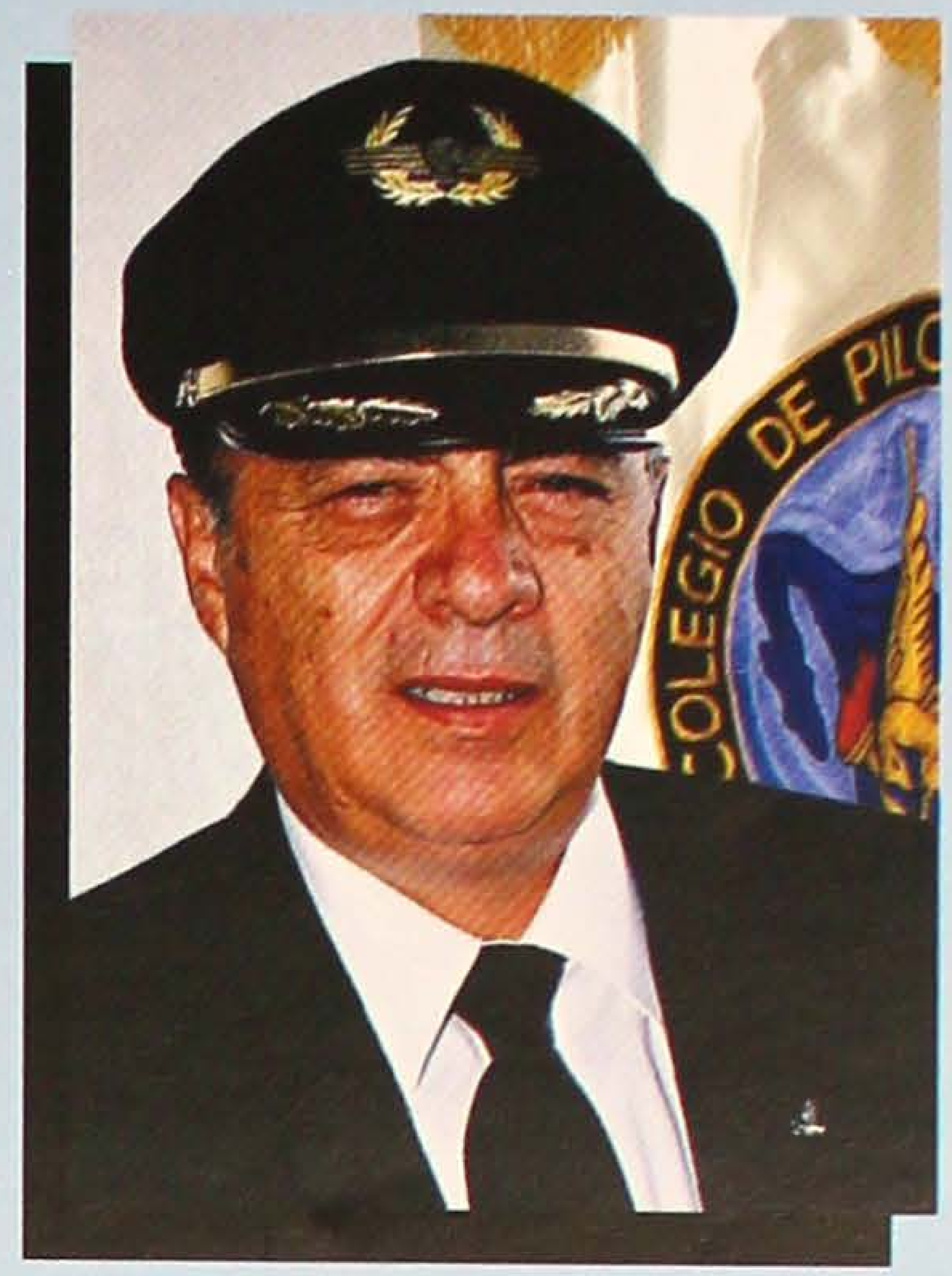
La casa de moneda de México acuñó dos ediciones especiales de una onza de plata para celebrar el 50 y 60 aniversario del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C.

En el primer ejemplar de esta nueva edición se publica información sobre la importancia de los Reportes de Seguridad emitidos hacia el CPAM, investigación relevante emitida por ALPA referente a la operación fuera del Espacio Aéreo clase B en los Estados Unidos y nueva información emitida por OACI sobre artículos restringidos a bordo de las aeronaves.

En los primeros meses de 2007, se reestructura el reglamento de reconocimientos y sanciones de la comisión de Honor y Justicia del CPAM, cuya tarea recae en el P.A. Marco Antonio Silva González.

A lo largo de su vida, el Colegio de Pilotos ha logrado otorgar a sus Colegiados una gran cantidad de beneficios tales como: proporcionar representación del gremio en proyectos de leyes, reglamentos y normas oficiales, representar a los pilotos aviadores mexicanos en foros nacionales e internacionales de la especialidad, procurar asesoría legal en asuntos propios del ejercicio de la profesión, apoyo en factores humanos, psicológico y emocional en accidentes, suministrar atención y seguimiento en reportes técnicos hechos por los colegiados, gestoría en trámites del Título y Cédula profesional, así como en los de revalidación de licencias y capacidades ante la DGAC, participación en cursos de actualización Profesional y de Seguridad Aérea, contar con un fondo de protección en caso de cancelación de licencia y/o fallecimiento, entre otros.

P.A. Juan Humberto Cruz Albert



Originario de la Ciudad de México, nace el 07 de julio de 1947, realiza estudios en Ingeniería Aeronáutica en la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del Instituto Politécnico Nacional; sus estudios de Piloto Aviador Comercial los lleva a cabo en la Escuela de Aviación "Cap. Villareal", en la Ciudad de México.

En 1968 trabajo en la Secretaria de Obras Públicas y en la Comisión Federal de Electricidad. En 1969 ingresa a Aeronaves de México a través de su filial Aeronaves Alimentadoras (Grupo SENCO), laborando hasta 1971, cuando obtiene su ascenso en Aeronaves de México donde permanece hasta la quiebra de ésta en 1988.

Una vez incorporado a la nueva empresa, Aerovías de México, alcanza la situación de retiro el 07 de julio de 2007.

Durante su carrera profesional voló los equipos Cessna 140, 170, 206 y 310; Douglas DC3; Piper Navajo; DHC-6 (Twin Otter); Douglas DC9 series 15 y 30; Douglas DC8; Mc Donnell Douglas DC10 series 15 y 30; Mc Donnell Douglas MD80, Boeing 757 y 767 series 200 y 300. Llegando a ser piloto asesor-instructor en todos los equipos volados en Aeronaves de México.

Participó en ASPA de México como presidente de la delegación Aerovías de México en 1995-1997. En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, colaboró activamente en la Comisión Mixta Controladores-Pilotos. Ocupó el cargo de Segundo Secretario Suplente en el periodo 1990-1992; desempeño el puesto de Presidente del CPAM, en el bienio 1992-1994.

Actualmente continua su carrera de piloto aviador, como Jefe de Pilotos en la aerolínea Servicios Mexicanos de Vuelos de Fletamento, S. A. (Aeroméxico Travel).

Los primeros sesenta años

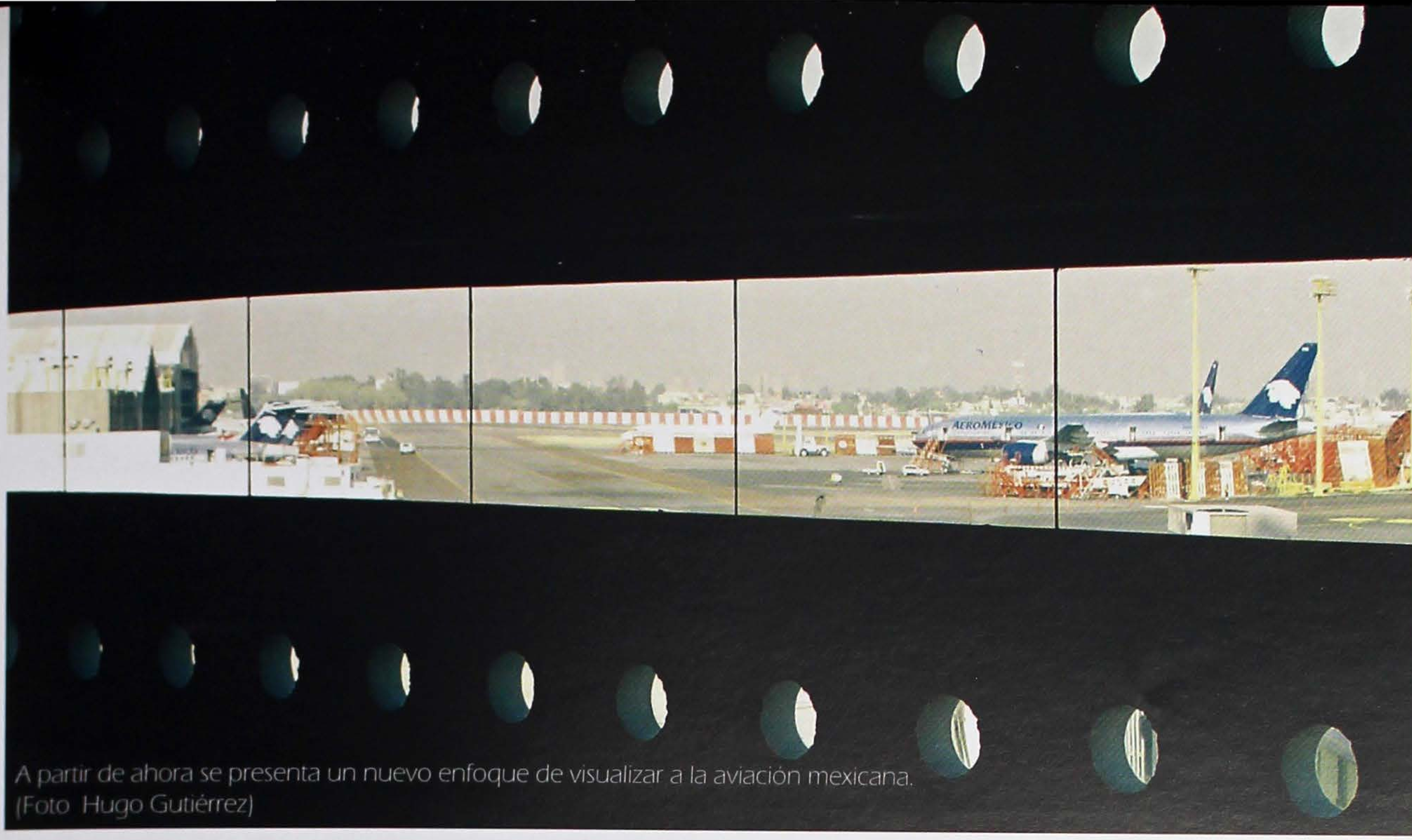
Trabajo comprometido y constante

El 2007, inicia con renovados bríos, con nuevos proyectos a realizar, así como con un alto número de metas que deben de ser alcanzadas, pero a la vez con el especial interés de celebrar el sexagésimo aniversario de la institución. Desde enero se comienza con una apretada agenda de trabajo, inicialmente colaborando con ASPA de México en diversos cursos de formación para pilotos de reciente ingreso a dicha institución.

Como ya se había comentado con anterioridad, conforme a la emisión de la resolución A32-16, emitida por la OACI en 1998 sobre la implementación de la Competencia Lingüística del idioma inglés y las modificaciones emitidas en marzo del 2003, a los Anexos 1, 6, 10 y 11, así como en los Procedimientos para los Servicios de la Navegación Aérea (PANS/ATM, Doc. 4444), para que todos los pilotos de aeronaves de ala fija y ala rotativa que realicen operaciones de vuelo internacionales, controladores de tránsito aéreo y operadores de estaciones aeronáuticas en los países donde aplique esta última disposición, cumplan con el requisito de obtener el Certificado de Capacidad de Radiotelefonista Aeronáutico Restringido Internacional (RTARI) , teniendo como plazo límite el 5 de marzo de 2008. Ante esta situación, la DGAG como autoridad aeronáutica en México es designada como la responsable para llevar a cabo la certificación y emite la Circular Obligatoria CO LI-01/07 relativo al Certificado RTARI, indicando que los operadores serán los responsables del cumplimiento de esta norma y en nuestro país únicamente los pilotos y controladores requerirán dicha evaluación para hablar y entender el idioma utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas al nivel 4 (como mínimo) en una escala de 6, de la Competencia Lingüística dentro de las operaciones internacionales.

Con el fin de contribuir y apoyar a la autoridad aeronáutica mexicana en el implemento de la Competencia Lingüística, el Colegio de Pilotos Aviadores de México desarrolla dos instrumentos para llevar a cabo los exámenes de evaluación correspondientes a los pilotos aviadores, tanto para miembros colegiados como para toda la comunidad de pilotos en general; los trabajos son coordinados por diversos especialistas y directivos del CPAM.

Destaca la colaboración del Maestro en Antropología y P.A. Alejandro Pérez Chávez; así como la de los Pilotos Aviadores Jorge Flores y Luís René Rojas Bolaños-Cacho en la coordinación técnica y administrativa respectivamente; la del Lic. y P.A. Marco Antonio Silva González y la intervención de lingüistas reconocidos, como la Lic. Guadalupe Bejarley Pano, de la Universidad Autónoma de Baja California, trabajando con recursos de ASA-CONACYT. Es de esta forma como el Colegio de Pilotos Aviadores de México, incursiona por primera vez en su historia, en proyectos de investigación con CONACYT.



A partir de ahora se presenta un nuevo enfoque de visualizar a la aviación mexicana. (Foto Hugo Gutiérrez)

A finales de enero de 2007, se participa en la décimo segunda Reunión Trinacional (México, Estados Unidos y Canadá) de Seguridad Operacional y Seguridad Aeroportuaria, llevada a cabo en Ixtapa-Zihuatanejo, en el Estado de Guerrero.

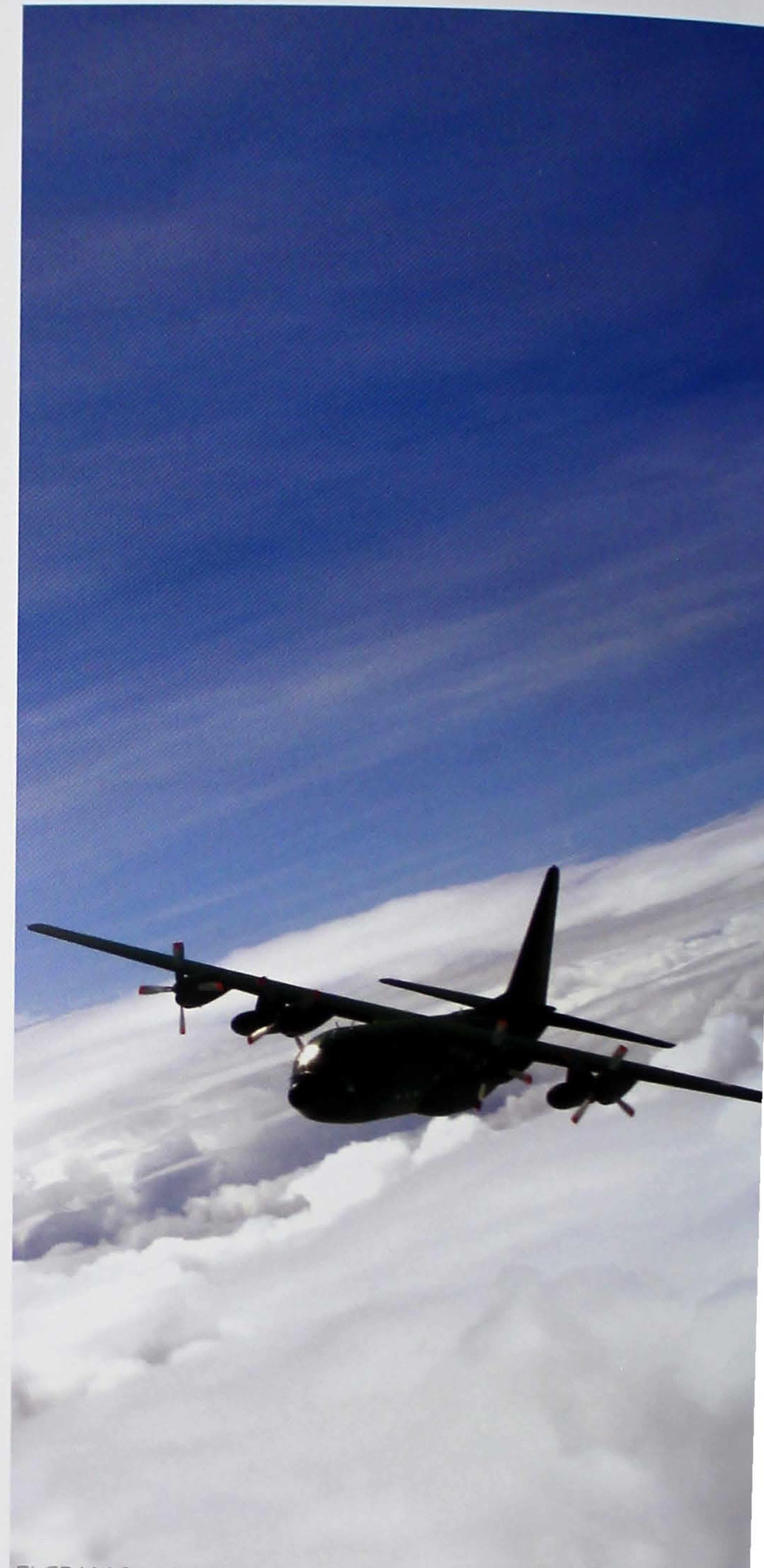
Durante los días 7 y 8 de marzo, el Colegio participa activamente en la Exposición de Aviación General, denominada AEROEXPO 2007, realizada en el Aeropuerto Internacional de Toluca, con un módulo de exhibición, dando información especializada a la comunidad aeronáutica de México.

Así mismo, en marzo se crea la Unidad de Psicología y Factores Humanos (UPFH) del CPAM por iniciativa del Capitán P.A. Ángel Valero Chávez, siendo designado titular de dicha unidad el Licenciado en Psicología y Piloto Aviador José Antonio Martín García y cuyo objetivo es reforzar los trabajos del Colegio en dichas materias. En su fase inicial la UPFH ha atendido en intervención psicológica, a todos aquellos colegiados que lo han solicitado, ha participado también en diferentes foros de seguridad aérea y ha brindado apoyo a las autoridades en investigación de accidentes.

Pero sin lugar a dudas uno de los proyectos de trabajo en los que se encuentra involucrada la UPFH, es la participación activa en la investigación de campo, para la Tesis Doctoral de la Maestra Carla Aguirre Mas, de la Universidad de Talca en Chile, junto con la Universidad de Salamanca, España, abordando los Factores Estresantes en Pilotos Comerciales. Este estudio se lleva a cabo simultáneamente en España, Chile, Argentina y México, mediante la aplicación de un cuestionario a un amplio grupo de pilotos aviadores comerciales en los cuatro países y conformando un esfuerzo mayúsculo desde el punto de vista operacional mismo que finaliza satisfactoriamente a finales



Aparecen en el mercado mexicano las aerolíneas denominadas de Bajo Costo, un nuevo enfoque para la aviación comercial en México. (Foto Rurik Enriquez)



El CPAM fortalece sus relaciones con diversas instituciones como la Fuerza Aérea Mexicana. (Foto Hugo Gutiérrez)

del año 2007, arrojando datos de sumo interés; las conclusiones del importante estudio se dan a conocer en noviembre de 2008 a través de la UPFH y durante el II Encuentro de Seguridad Aérea del CPAM.

Los días 28 y 29 de marzo, se llevan a cabo en el Auditorio del Centro Médico Siglo XXI del Instituto Mexicano del Seguro Social, una serie de conferencias y ponencias para establecer el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, en lo referente al rubro de la aviación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El Colegio de Pilotos Aviadores de México participa en dicho evento, a través de la conferencia impartida por el P.A. Salvador Lizana Paulin, sobre la implementación del programa del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, SMS por sus siglas en inglés.

P.A. Luis Miguel Hernández Ramos



Nace en la Ciudad de México el 25 de octubre de 1958. Egresado de la Universidad La Salle, realiza sus estudios de Piloto Aviador Comercial en la Escuela Mexicana del Aire donde se gradúa en el año de 1977 y continúa en la misma como Instructor de vuelo.

En el año de 1978 se incorpora a la planta de pilotos de la Compañía Mexicana de Aviación, ingresando como Primer Oficial de equipo Boeing 727 y posteriormente es promovido al Douglas DC10 serie 15; es ascendido a Capitán de 727 en 1992.

A la fecha es Capitán en la familia Airbus A320, A319 y A318 de Mexicana y se desempeña como asesor-instructor.

En ASPA de México ha desempeñado funciones como Secretario de Asuntos Técnicos, Secretario de Actas y Acuerdos, así como coordinador del Grupo de Estudios de Ayudas Terrestres de Aeropuertos. La Federación Internacional, Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) ocupó los cargos de Vicepresidente Regional y Presidente Adjunto. Ha tenido una nutrida participación en seminarios y congresos sobre Seguridad Aérea, Operaciones y Factores Humanos en calidad de asistente como conferencista.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, ha desempeñado una larga y fructífera trayectoria, siendo miembro activo en la Comisión Mixta de Controladores-Pilotos, miembro de la Comisión Investigadora y Dictaminadora de Accidentes, Primer Secretario Propietario, Vicepresidente y en el bienio 1994-1996, presidente de la institución, siendo reelecto para el siguiente bienio 1996-1998.

A la vuelta del siglo, continúa activo en la industria de la aviación, ahora como consultor independiente para el desarrollo de proyectos para el emplazamiento de aeropuertos y helipuertos, orientando sus esfuerzos hacia la convivencia segura del transporte aéreo con la ciudad a la que sirve.

60 años de compromisos cumplidos

Una razón para celebrar

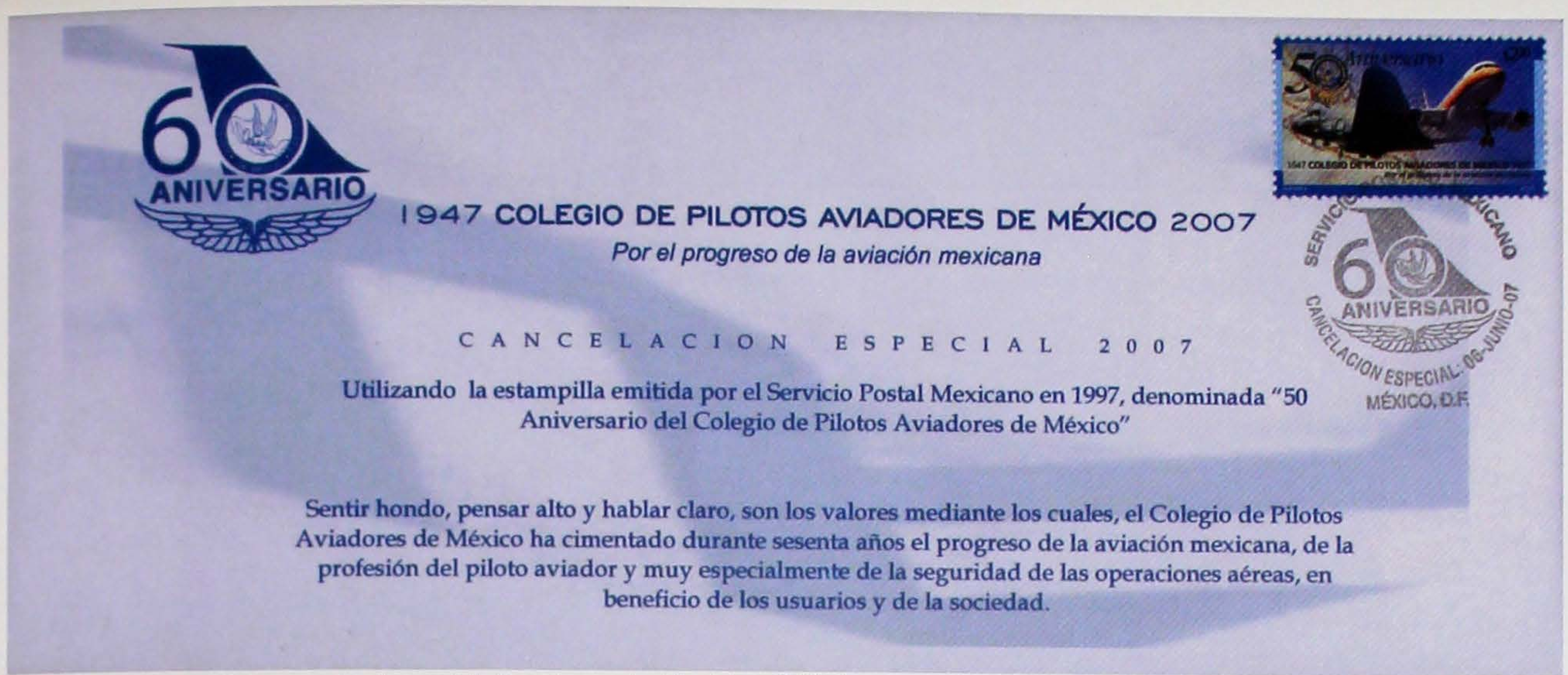
El 2007, representa la oportunidad de celebrar los 60 años del CPAM y además de los retos y oportunidades que se presentan para la institución en su plan de trabajo, también es importante festejar todos los logros obtenidos a lo largo de estos años. Por tal motivo se desarrollan una serie actos conmemorativos, siendo el primero de ellos de carácter deportivo.

"Ven a correr con los pilotos" es el nombre de una carrera atlética de 10 kilómetros, organizada por el CPAM, abierta no sólo a la comunidad aeronáutica nacional, sino a todos los corredores profesionales y amateurs del país.

Los días 24, 25 y 26 de mayo, se desarrolla en nuestro país la sexta Exposición y Convención Internacional de Aviación, AEROEXPO 2007, llevándose a cabo y en forma simultánea en el moderno Centro de Convenciones Bancomer de Santa Fe, en la Ciudad de México y el Aeropuerto Internacional de Toluca. El CPAM, dentro del marco de la celebración de su 60 Aniversario, participa activamente en dicho evento, impartiendo una serie de cursos de formación profesional, primero un curso ALAR por el instructor P.A. Adrián Emilio Martínez Martínez, seguido de ADM, curso a cargo del instructor, P. A. Jorge Alberto García Gallegos y por último se impartió una ponencia sobre la Profesionalización del Piloto Aviador en México, por el P.A. Luis René Rojas Bolaños Cacho.

Durante la primera noche de AEROEXPO 2007, la Escuela de Aviación México lleva a cabo la Graduación de un grupo de jóvenes pilotos que terminaron sus estudios y recibieron sus alas de manos del capitán P. A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del CPAM, quién apadrina la generación de los nuevos aviadores, junto con el Ing. Humberto Lobo de la Garza, presidente del Consejo de Administración de Aeroeventos Mexicanos y el Sr. Dominique Gavault, Director de Eurocopter de México.

Esa misma noche, se realiza uno de los momentos más emotivos del programa por parte del Comité Organizador de AeroExpo 2007, al entregar



Sobre conmemorativo con el sello postal de aniversario. (Archivo CPAM)

el reconocimiento a la excelencia aeronáutica nacional "Francisco Sarabia, Conquistador del Cielo", al Capitán P.A. Don Baldomero H. Astudillo Cuevas, fundador y primer Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México por su impecable trayectoria dentro de la aviación mexicana.

Ante una iniciativa propuesta al Consejo Directivo por el P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del CPAM, se instauro en abril y mayo de 2007, una comisión del Colegio, encabezada por el entonces Presidente de la Comisión de Honor y Justicia, el P.A. y Lic. Marco Antonio Silva González, con el objetivo de iniciar el anteproyecto de la reforma estatutaria del Colegio de Pilotos Aviadores de México ya que los estatutos que rigen a la institución, datan de 1997 y aún siendo completos y funcionales, los cambios que ha sufrido la industria aeronáutica, tanto a nivel nacional como mundial, han generado modificaciones en la apreciación y realización de leyes en materia de aviación, regulaciones e incluso conceptos en materia de adiestramiento, seguridad y laboral que han modificado el entorno de una manera sustancial.

Es importante destacar que en dicho anteproyecto queda claro que se deben de retomar los principios de los estatutos realizados por los Consejos Directivos que antecedieron a los actuales y se tiene que cambiar el formato para poder interactuar de una forma más eficiente y siendo fundamental respetar su esencia.

Los nuevos tiempos que rigen a la industria aeronáutica no sólo nacional si no a nivel mundial, ha obligado a las empresas, instituciones y autoridades a adaptarse a estos cambios y el CPAM no ha sido la excepción; el Consejo Directivo inicia una serie de estudios y análisis apoyados por un grupo de especialistas en la materia, entre los que podemos citar al Lic. Eduardo Rodríguez Sáyago, quien presenta el anteproyecto arriba citado. Una vez aprobado, se procede a iniciar los trabajos de actualización de los Estatutos, presentándose ya como proyecto para su aprobación ante la Dirección General de Profesiones y cabe reiterar que junto con la DGP, se realizaron previamente una serie de consultas y realizar las correcciones necesarias.

El 6 de junio de 2007, el Servicio Postal Mexicano lleva a cabo la cancelación especial de una estampilla conmemorativa del sexagésimo aniversario de la fundación del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C. Tras una breve reseña sobre el primer servicio de correo aéreo en nuestro país, por parte del Presidente del Colegio, P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, el Subsecretario de la SCT, Lic. Manuel Rodríguez Arreguín y el Lic. Moisés Flores Cornejo, de SEPOMEX, procedieron a llevar a cabo la cancelación de la estampilla postal correspondiente. Asimismo, se contó con la presencia del P.A. Gilberto López Meyer, Director de la Dirección General de Aeronáutica Civil.



Se inician los festejos del 60 aniversario con una carrera atlética. (Foto Hugo Gutiérrez)

Como parte de las actividades culturales, responsabilidad del CPAM, se llevan a cabo los festejos del Sexagésimo Aniversario de la institución. Un equipo de trabajo conformado por el P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente; P.A. Luis René Rojas Bolaños Cacho, Subtesorero y la P.A. Laura Gallart Ramos, Primer Secretario Suplente, se dan a la tarea de desarrollar dos concursos, dirigido a pilotos, a la comunidad aeronáutica del país y al público en general.



El CPAM presente en AEROEXPO 2007. (Foto Hugo Gutiérrez)

Se invita a los interesados a participar en un concurso de Poesía y Narrativa con contenido sobre la aviación mexicana, así como un concurso de fotografía bajo la misma temática; en ambos concursos se premia a los ganadores y se entregan menciones honoríficas durante los festejos del 60 aniversario del Colegio de Pilotos. Para uno y otro certamen se cuenta con jueces altamente calificados tanto en el área de las letras, narrativa, poesía y fotografía, dejando finalmente una buena experiencia para el CPAM para difundir sus actividades, además de lograr un positivo acercamiento con la sociedad.

P.A. Esteban Jiménez Cruz



Originario de Baja California, nace el 26 de abril de 1958 en la ciudad de Mexicali.
Cursa sus estudios de Piloto Aviador Comercial en la Academia "JAAX Flyng Service", en Calexico, California, USA. Cuenta con la licencia 4969 otorgada por la DGAC y de T.P.I. 2553.

El 11 de septiembre de 1978, ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación, como Primer Oficial en equipo Boeing 727; es promovido al DC10 y finalmente obtiene su ascenso como Capitán en el B727.

Actualmente se desempeña como Capitán en la familia Airbus A320, A319 y A318. Es miembro de ASPA de México desde 1978, con el numero sindical 2698.

En 1992, fue Profesor asociado en el "XXIX Curso Básico de Medicina de Aviación", impartido por la Dirección de Medicina Preventiva del transporte; en diciembre de 1994, colaboró igualmente con la misma dependencia como Profesor Asociado en el "II Diplomado en Medicina de Aviación".

Se desempeñó en diversos cursos y talleres impartidos por diversas instituciones como la OACI y la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, A.C.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, ha contado con una activa participación en diversos puestos y comisiones desde el año de 1978 en que se dio de alta.

Fue Segundo Secretario Propietario en los bienios 1991-1993 y 1993-1995; Vicepresidente de la Comisión de Vigilancia 1995-1997; Responsable de la Unidad de Actualización Profesional del CPAM de 1992 a 1995.

Fue elegido presidente del Colegio de Pilotos, puesto que desempeñó en el bienio 1998-2000.

LX ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA CONMEMORATIVA

Un momento de celebración



Develación de la placa conmemorativa 60 aniversario del CPAM, por parte de nuestro fundador, P.A. Baldomero Astudillo. (Foto Hugo Gutiérrez)

El 16 de julio de 2007 a las 18:30 horas, inicia la LX Asamblea General Ordinaria del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C. (CPAM), evento de carácter conmemorativo para dar celebración al 60 aniversario de la fundación del CPAM.

Durante los festejos, el Colegio tiene como invitados especiales a dos importantes personajes de la aviación mexicana, el Ing. Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil (OACI), y el P. A. Carlos Limón Jiménez, Presidente de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, (IFALPA) quienes ocupan trascendentales puestos en dichos organismos internacionales y cabe hacer hincapié en que tanto el Ingeniero Kobeh, como el Capitán Limón han estado muy cercanos al CPAM, aportando ambos su tiempo y experiencia en diversas comisiones técnicas.



Cap. Martín-Sanz con el Ing. Roberto Kobeh y Cap. Carlos Limón, invitados de honor en el 60 aniversario del CPAM. (Foto Hugo Gutiérrez)

Para dar la bienvenida a los asistentes mientras se acomodan en sus lugares asignados, fue proyectado un documental sobre la historia e importancia del CPAM a lo largo de seis décadas.

Para dar la apertura formal a la Asamblea Conmemorativa, el P. A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México, dirigió un emotivo y a la vez elocuente discurso a los asistentes; entre sus palabras podemos destacar:

"La historia de la fundación de esta noble institución está marcada por las condiciones en las cuales los pilotos aviadores profesionales se desempeñaban al principio de los años cuarenta; siendo ya reglamentada como profesión por la ley durante ese periodo y al no querer reconocer al piloto aviador, como una parte indispensable para el desarrollo de la aviación nacional.
Fue la visión de un hombre, acompañado por un grupo de valiosos compañeros que con el decidido ánimo y empeño, y ante la presión de muchos intereses que no sólo estaban en contra de los propios pilotos sino en contra de la aviación nacional, constituye el 17 de julio de 1947 en la Ciudad de México el Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C.
Cap. Don Baldomero Homero Astudillo, le reconocemos su talento y valor para crear este Colegio.
El principio no fue fácil, el camino por recorrer era arduo, no sólo bastaba crearlo, sino consolidarlo.
A lo largo de 60 años nuestra organización profesional, primera en su género en el mundo, fue cobrando cada día más y más presencia alcanzando en la actualidad un alto grado de madurez...
...Como principios fundamentales los colegios de profesionistas tienen como principal función el que sus agremiados ejerzan con el más grande sentido ético y de preparación académica, por ello somos promotores de la mejora continua en el desempeño profesional y junto a la autoridad educativa y aeronáutica impulsamos la profesionalización de nuestros agremiados y el resto de los pilotos aviadores del país...
...Para el país, la aviación es estratégica para su desarrollo, ésta ha tenido un crecimiento acelerado y así continuara por los próximos años, sin embargo, este proceso debe de ir acompañado del fortalecimiento de la autoridad aeronáutica, tanto en recursos humanos como presupuestales, enfatizamos que los recursos que genera la aviación deben ser incorporados a su origen.
Actualmente, participamos en una iniciativa de una nueva Ley de Aviación y Aeropuertos, que se presentará en la Sexagésima (LX)

Legislatura de la Cámara de Diputados ya que consideramos que es necesario reformar el marco normativo, para así permitir su sano desarrollo... Hoy tenemos en nuestro país un amplio horizonte para el crecimiento de la aviación, pero no debemos perder de vista, que no se trata de volúmenes y mercados; ante todo estamos hablando del medio de transporte más seguro, por ello todos los actores de la industria debemos personal bajo este principio...
... La tarea por realizar aún es mucha, nos mantendremos atentos a que nuestra profesión y la aviación se den en los más altos planos de profesionalismo y seguridad, siempre mirando por el interés de México.
Conmemoramos con orgullo nuestro 60 aniversario, conservamos el espíritu con el cual fuimos constituidos y seguiremos contribuyendo a la sociedad y al país como lo indica nuestro Lema: Por el Progreso de la Aviación Mexicana".


El Ing. Roberto Kobeh, Presidente de OACI, durante la celebración del 60 aniversario del CPAM. (Foto Hugo Gutiérrez)

Enseguida, las palabras del Lic. Manuel Rodríguez Arreguí, Subsecretario de Comunicaciones y Transportes, son para felicitar al Colegio de Pilotos por el trabajo que ha aportado al desarrollo de la Aviación Mexicana.

Se otorgan las preseas y reconocimientos a un total de 98 pilotos condecorados. También conforme a la profesionalización del Piloto Aviador en México, se entregan Títulos y Cédulas Profesionales. Del mismo modo, se premian a los ganadores de los concursos de poesía, narrativa y fotografía.

Esa misma noche el CPAM entrega reconocimientos a los Capitanes P. A. Francisco Moreno Mc Gregor, P.A. Pablo Arturo Peter Blanco y P.A. Enrique Escalante Oropeza, por su contribución a la seguridad aérea de México, también son objeto de un reconocimiento, el Ing. Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil (OACI), el Capitán P.A. Carlos Limón Jiménez, Presidente de IFALPA.
Posteriormente, se reconoce a la Unidad de Transportes Aéreos del Banco de México, por el 60 aniversario de su creación, recibiendo un diploma el Ing. Raúl Valdés Ramos, Cajero General del Banco de México.

Además, dentro de la LX Asamblea conmemorativa se realiza el nombramiento del grupo II saliente del Consejo Directivo y la toma de protesta de los miembros electos para el bienio 2007-2009.

Consejo Directivo 2007 – 2008

P. A. Miguel Ángel Valero Chávez
Presidente

P.A. Marco Antonio Silva González
Vicepresidente

P.A. Eduardo Francisco Pagés Gallardo
Tesorero

P.A. Luís René Rojas Bolaños Cacho
Subtesorero

P.A. Gustavo Guillermo Ortega Berdejo
Primer Secretario Propietario

P.A. Gabriel Domínguez Barrios
Segundo Secretario Propietario

P.A. Laura Margarita Gallart Ramos
Primer Secretario Suplente

P.A. Luís Eduardo Nevé Brito
Segundo Secretario Suplente

P.A. Adolfo Serrano Tavera
Presidente Comisión de Vigilancia

P.A. Jorge Alberto García Gallegos
Vicepresidente Comisión de Vigilancia

P.A. Francisco Nicolau Puga
Presidente Comisión de Honor y Justicia

P.A. Jorge Flores Benítez
Vicepresidente de Comisión de Honor y Justicia

P.A. Adrián Emilio Martínez Martínez
Secretario Comisión de Honor y Justicia



Consejo Directivo CPAM 2007-2008...Foto Hugo Gutiérrez.

El Ing. Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo de OACI, se dirige a los asistentes, con un mensaje pleno de reconocimientos por las actividades desempeñadas por el CPAM a lo largo de los años. Finalmente es el Capitán Baldomero Astudillo develó la placa conmemorativa del 60 Aniversario.

El 18 de julio de 2007, el Instituto Nacional del Derecho de Autor, a través de la Dirección de Reservas de Derechos otorga al CPAM, el Certificado de Reserva de Derechos al uso exclusivo del título: "Cabina de Mando" de su medio de difusión oficial.

El 20 de septiembre 2007, en el Auditorio "Andrés Fabre Tiran" de ASPA de México, se lleva a cabo la presentación del libro "Pierda el Miedo a Volar, Técnicas para Disfrutar el Viaje en Avión", bajo el auspicio del Colegio de Pilotos, a través de la Unidad Psicológica y de Factores Humanos. Ante cerca de un centenar de invitados, amigos y miembros de la comunidad aeronáutica nacional, el autor del libro, Lic. y P.A. José Antonio Martín García habla de su trabajo, comenta sus inquietudes y experiencias que lo llevan a escribir esta obra y de cómo pretende apoyar a las personas que padecen fobia a volar. Acompañan en el Presidium al Capitán Martín García, el P. A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del CPAM, quién da su punto de vista de la obra en cuanto al área técnica y aeronáutica y el Dr. Horacio Jaramillo Loya, Director General del Centro Cultural Itaca, habla del texto, abordando el aspecto psicológico del ejemplar.

Es así que para mantener un acercamiento con otras áreas de la comunidad aeronáutica mexicana y con el público en general, dar difusión a parte de su historia, sus inicios, logros y aportaciones actuales a la aviación mexicana, el CPAM, organiza una exposición temporal denominada "Por el Progreso de la Aviación Mexicana", conmemorativa por el LX Aniversario y la cual tiene una exposición museográfica que fuera coordinada por la P.A Laura Gallart Ramos y ubicada en las instalaciones de la base de mantenimiento de la Compañía Mexicana de Aviación, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México; esta exposición permaneció abierta del 20 de octubre al 20 de noviembre de 2007, recibiendo una concurrida asistencia por parte de pilotos, personal de instituciones y aerolíneas internacionales.

Como agradecimiento y como un gesto de solidaridad para conservar y divulgar el legado histórico de la industria aeronáutica mexicana, el CPAM dona dos onzas de plata conmemorativas a su quincuagésimo y sexagésimo aniversario, celebrados en 1997 y 2007 respectivamente, así como un sobre con el timbre y sello postal conmemorativo del 60 Aniversario para su exhibición permanente, una vez concluida la exposición temporal.

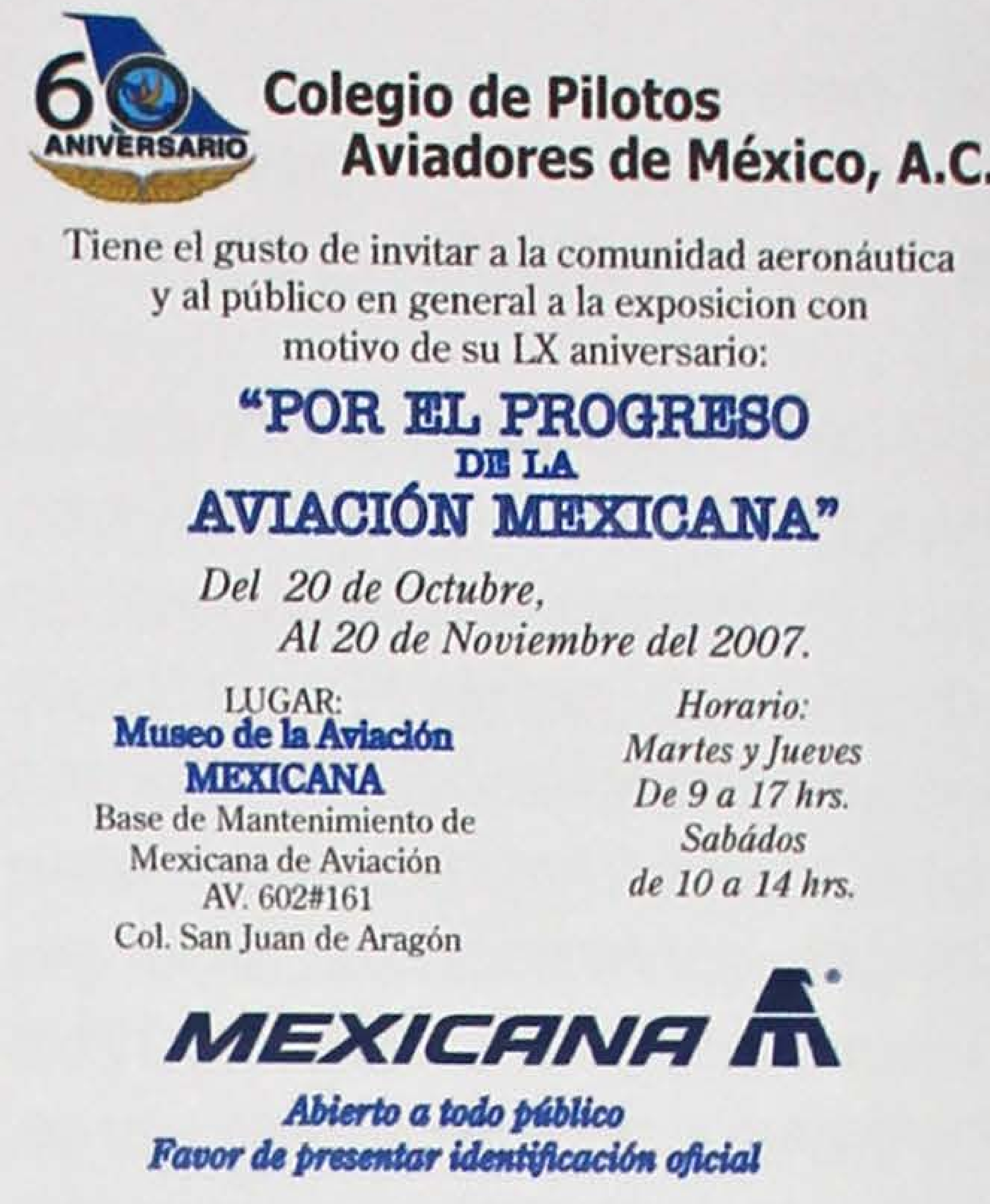
Es en octubre de 2007, con motivo del viaje de estudio de la delegación del Public Service Coordinating Bargaining Council, PSCBC, del Gobierno de la República de Sudáfrica, se programa una visita a las instalaciones de ASPA de México y del CPAM, con la finalidad de intercambiar impresiones y experiencias sobre el entorno laboral de México y Sudáfrica. El PSCBC es una organización negociadora, conformada tanto por representantes de los Ministerios del Gobierno de Sudáfrica que fungen como patrones, como de las distintas

Uniones a las cuales pertenecen los trabajadores del sector público. Para ASPA es sumamente interesante, la visita de la delegación Sudafricana por las cuestiones actuales de negocios en el sector de aquel país, pero igualmente es de gran interés para dicha delegación, la plática sobre el Colegio de Pilotos Aviadores de México, sus objetivos, planes de trabajo y trayectoria en lo referente a la profesión del Piloto Aviador y que expone el Capitán Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del CPAM.

La profesionalización del Piloto aviador ha sido una constante en la trayectoria del Colegio, uno de sus principales objetivos es promover y vigilar que la seguridad aérea en el país se mantenga dentro de los mayores estándares a nivel mundial. De este modo se organiza el " I Encuentro de Seguridad Aérea, Colegio de Pilotos Aviadores de México 60 Aniversario", foro de divulgación y conocimiento que estuvo a cargo del P.A. Gabriel Domínguez Barrios, Director Técnico del Colegio de Pilotos Aviadores de México.

Del 12 al 14 de noviembre del 2007, se presentan un total de 15 ponencias impartidas por igual número de profesionales, expertos en sus correspondientes especialidades y en la mayoría de los casos, colaboradores por muchos años con el CPAM; durante el desarrollo de éstas, se cuenta con una asistencia de áreas diversas de la industria nacional, acudiendo un mínimo de 200 participantes por conferencia

Se logra un éxito evidente, entre los asistentes se confirma la participación de pilotos activos tanto de aviación general como comercial, igualmente pilotos de organismos de gobierno, Procuraduría





Como parte de la celebración se realizó una exposición conmemorativa, invitando a toda la comunidad aeronáutica nacional. (Archivo / CPAM)

General de la República, Policía Federal, la Fuerza Aérea Mexicana y Armada de México, asimismo un nutrido grupo de estudiantes.

Entre los expositores del "I Encuentro de Seguridad Aérea", se encontraban especialistas en seguridad operacional, factores humanos, investigación de accidentes entre otros, muchos de ellos han trabajado directamente en el CPAM, citándolos a continuación por orden de presentación son: P.A. Luis García Pérez, P.A. y Mtro. Alejandro Pérez Chávez, Sr. Alfonso Escobar Lanza, P.A. y Dr. Octavio Amezcua Pacheco, P.A. y Lic. José Antonio Martín García; Lic. Leticia Gil Torruco, P.A. y Lic. Fernando Perfecto Cruz, P.A. Migeul Francisco Gil Gaona, P.A. Javier Velasco Rivera, Dr. David Villaseñor Millán, P.A. Manuel Bustamante Rosas, P.A. Jorge Alberto García Gallegos, P.A. Eric Mayett Moreno, P.A. Carlos Limón Jiménez y el P.A. Luis René Rojas Bolanos Cacho. El amplio abanico de temas que abarcaron las ponencias presentadas, marco un precedente para la industria aérea, no sólo

nacional si no también internacional, dando una referencia para la realización de futuras ediciones en México y en otros países de la región.

Los días 29 y 30 de noviembre en la ciudad de Pachuca, Hidalgo, se lleva a cabo el foro: "El Transporte y la Infraestructura Logística en Norteamérica", organizado por la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados y el Gobierno del Estado de Hidalgo. El programa se desarrolla mediante una serie de conferencias dictadas por especialistas en la materia de comunicaciones y transportes en nuestro país en las áreas de: carreteras, vías marítimas, ferroviarias y de aviación. El P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., formó parte de la mesa de expositores, dando una conferencia abarcando la situación actual de la Aviación Mexicana y sus retos en el corto plazo.



Invitación al Primer Encuentro de Seguridad Aérea organizado por el CPAM en noviembre de 2007.

A lo largo del año, el Colegio lleva a cabo un total de 168 de juntas de trabajo con distintas instituciones, organizaciones, colegios de profesionistas y empresas; desarrolla una serie de acuerdos, evaluación y desarrollo de normas en aviación, investigaciones técnicas y procedimientos de seguridad. Sin embargo una situación muy interesante que en el año se genera y que demanda un trabajo metódico por parte del CPAM, son las juntas de trabajo realizadas con Asuntos Técnicos de ASPA, SENEAM, el Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de México, Cámara Nacional de Aerotransportes, Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo, Aeroméxico y Mexicana de Aviación; en éstas se analizan los nuevos procedimientos terminales del Área México, donde se reducen las velocidades de 280 a 250, así como la aplicación de distintos procedimientos de nuevas entradas y salidas del Área Terminal.

Además, se trabaja en conjunto con la Secretaría de Asuntos Técnicos de ASPA, Aduanas, Migración y el AICM, respecto a dos situaciones muy delicadas y sensibles para las tripulaciones técnicas de vuelo, lo referente al punto frontera en ambas terminales del aeropuerto capitalino, suspendiendo el proyecto de cierre de dicho punto, permitiendo el flujo de pasajeros y tripulantes mediante un control más eficiente; llegar a un acuerdo satisfactorio ante el SAT-SHCP y la aduana del aeropuerto de Ciudad de México hacia las tripulaciones y poder viajar con aparatos electrónicos en lo que se refiere a computadoras portátiles personales en vuelos internacionales para realizar sus actividades de trabajo fuera de cabina.

En 2007 se lleva a cabo la reestructuración del archivo general del CPAM, el P.A. Luís René Rojas Bolaños-Cacho, es el responsable del proyecto y es asistido por el P.A. Marco Antonio Silva González; se logra crear una nueva cédula de actualización de datos de miembros colegiados y trabaja para implementar una base de datos electrónica.

El año termina muy favorable para el Programa de Educación Continua del CPAM; en sus instalaciones se llevan a cabo 40 cursos de profesionalización y actualización dirigidos a pilotos activos, adicionalmente se realizan una serie de cursos impartidos en otras plazas como Toluca y Mérida, esto habla muy bien de la calidad del trabajo realizado por el CPAM en esta rama. Incluso el curso ALAR ha sido impartido bajo solicitud especial a instituciones como la Armada de México, en instalaciones del AICM. Es importante mencionar que la calidad del curso ALAR ha sobrepasado las fronteras de nuestro país al realizarse en Republica Dominicana a un grupo de pilotos e impartido el P.A. Adrián Martínez Martínez.

Referente al Certificado RTARI, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, es autorizado por la DGAC, como institución para aplicar las evaluaciones de exámenes de Competencia Lingüística; por este motivo el CPAM, se ve en la necesidad de crear su Centro de Capacitación para llevar a cabo esas tareas y abrir al mismo tiempo un nicho de oportunidades para dictar otros cursos profesionales. Desde el último trimestre de 2007 y principios del 2008, el CPAM realiza los trámites correspondientes ante la autoridad aeronáutica elaborando el Manual General de Capacitación y Reglamento general de Alumnos, requisitos para la obtención del Permiso DGAC L-73 para la operación de lo que se denomina Centro CPAM.

Lo anterior estuvo inicialmente a cargo del Ing. Víctor Manuel Landa Reyes y posteriormente del Ing. Rubén Hernández Garrido, ambos Coordinadores Técnicos del Colegio, con la posterior asesoría del Arq. y CTA Juan Alfonso Menchero Peraza, quien hasta finales del 2007 fuera Director en funciones del CIAAC., incorporándose al CPAM en los primeros días del 2008 como asesor externo para colaborar dentro de la Comisión de Asuntos Profesionales y Educativos del CPAM.

Todo el trámite se lleva a cabo ante la Subdirección de Certificación de Licencias de la DGAC, a cargo del Ing. Ricardo H. Schöer Diestel. Finalmente y una vez cumplidos los requisitos de la autoridad aeronáutica, el 6 de febrero de 2008, el Lic. y P.A. Gilberto López Meyer, Director General de Aeronáutica Civil, otorga la autorización correspondiente al Centro de Capacitación CPAM, nombrando como Director General al P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores de México.

A partir de ese momento, el Centro de Capacitación CPAM es uno de los tres centros autorizados por DGAC, para realizar las evaluaciones al personal técnico aeronáutico, para obtener el Certificado RTARI y aplicando las mismas a partir del 11 de febrero del 2008.

CONCURSOS NACIONALES DE FOTOGRAFIA, NARRATIVA Y POESIA
60 AÑOS DEL COLEGIO DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO, A.C.

En el sexagésimo aniversario de su fundación, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, invitó a toda la comunidad aeronáutica nacional a participar en dos concursos, el primero: **Narrativa y Poesía**; el segundo: **Fotografía.**

En ambos el tema principal fue **La Aviación en México** y su respuesta fue bastante fructífera. El proceso de selección en cuanto al concurso de **Narrativa y Poesía**, consistió en integrar un Comité de reconocidos escritores mexicanos cuyo presidente de éste fue Héctor Anaya, quien junto con los también maestros Eraclio Zepeda y Alfredo Macías, encabezaron el jurado en lo que refiere a **narrativa**; mientras que en el ámbito de la **Poesía**, la coordinación estuvo a cargo de Matilde Martínez Santoyo y la participación de los maestros: Elba Macías, Manuel Navarro así como el escritor y Piloto Aviador Víctor Manuel Camposeco.

El jurado en **Fotografía**, se conformó con expertos profesionales de este arte, como el Lic. Enrique León Macías, director de la escuela de fotografía "George Eatsman" y la Lic. Patricia Aridjis Perea, quienes durante el proceso de selección contaron con la asesoría del Sr. Hugo Gutiérrez González.

Los ganadores de ambos concursos fueron:

PRIMER LUGAR GÉNERO POESÍA

Título: AVIARIOS
Seudónimo: Gaetano Angelis
Autor: C. Luís Jorge Boone Villa

MENCIONES HONORÍFICAS GÉNERO POESÍA

Título: SOBREVUELO
Seudónimo: Cap. Jasón
Autor: C. Julio César Melo Toledo

Título: X
Seudónimo: Ángel Orense
Autor: C. Pedro Hernán Bravo Varela

PRIMER LUGAR GÉNERO NARRATIVA

Título: LA PIRA FUNERARIA
Seudónimo: Pirineo
Autor: C. Rosa María Casas Sánchez

MENCIONES HONORÍFICAS GÉNERO NARRATIVA

Título: MANUAL DE VUELO
Seudónimo: N. 1
Autor: C. Ana Inés Machado Oviedo Varela

Título: 24 DE FEBRERO
Seudónimo: Monche
Autor: C. Antonio Vargas Echegoyen

CONCURSO NACIONAL DE FOTOGRAFÍA

PRIMER LUGAR

Título: MARCO POLO 1

Fotografo: C. María Fernanda Sánchez-Paredes



SEGUNDO LUGAR

Título: SHOW AÉREO

Fotografo: C. Paulina Mallard M.

TERCER LUGAR

Título: VFR

Fotografo: P.A. Ricardo Garrido

2008 AÑO DE NUEVAS NORMATIVAS

Competencia Lingüística

Durante los primeros meses del 2008, se suscitan una serie de incidentes en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, con respecto a la entrada en operación de la nueva Terminal 2 y nuevas obras en las calles de rodaje. La Comisión Técnica Pericial del CPAM trabaja con la autoridad en la investigación de estos eventos para realizar las recomendaciones pertinentes. El trabajo realizado por el P.A. Heriberto Salazar Eguiluz, de la Comisión de Aeropuertos con la invaluable participación del los capitanes, P.A. Salvador María Lizana Paulin y P.A. Juan Carlos González Curzio como investigadores, arrojan importantes recomendaciones para un operación más segura.

Igualmente a lo largo del año, la Coordinación Técnica del CPAM a cargo del Ing. Rubén Hernández, trabaja en conjunto con el grupo de implementación SMS del AICM, gracias a lo cual se proporciona información puntual y precisa sobre las obras en plataformas, calles de rodaje y pistas del aeropuerto AICM a todos los pilotos colegiados que operan en éste.

Tras un año de llevar a cabo una serie de sesiones de trabajo por parte del actual Consejo Directivo del CPAM, así como otro grupo de reuniones con especialitas en cuestiones legales y con abogados contratados ex profeso, igualmente consultas a ex Presidentes así como revisiones por la Comisión de Vigilancia del mismo Colegio, vía pagina electrónica del CPAM a toda la comunidad aeronáutica, se publican boletines y circulares, poniéndose a disposición de los miembros colegiados, copia de los nuevos Estatutos para su análisis y de esta manera poder ofrecer comentarios o inconformidades según sea el caso; finalmente el Proyecto de Reforma Estatutaria queda listo para su aprobación.



La nueva Terminal 2 del AICM, entra en servicio.
(Foto Hugo Gutiérrez)

El 15 de mayo, se lleva a cabo en las instalaciones de la Sala de Reservas de ASPA de México en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, una Asamblea General Extraordinaria con la presencia de las Comisiones de Vigilancia y de Honor y Justicia del CPAM para la presentación y aprobación del Proyecto de Reforma Estatutaria del Colegio de Pilotos Aviadores de México.

Como ya se dijo el trabajo iniciado un año atrás, deriva en Estatutos reformados que generarán una presencia renovada y fortalecida del CPAM frente a la Industria Aeronáutica, la cual ha cambiado en forma vertiginosa e incluso el Colegio con esta nueva normatividad interna, se encuentra no sólo a la par sino un paso adelante a los cambios que se presentarán en el corto y mediano plazo en la aviación mundial.

Un factor importante a lo largo de 2007 que cobra relevancia en los primeros meses de 2008 y que el CPAM tiene presente, es la situación relacionada al costo del combustible, el cual se ha incrementado de tal forma que se ha convertido en el 50% de los gastos de las aerolíneas. Basado en una serie de reportes de los pilotos, en el mes de abril de 2008, el Colegio organiza una serie de mesas redondas, discutiendo en éstas la problemática respecto al ahorro de combustible y las opiniones que operadores nacionales hacen al respecto.

Asimismo se analizan diversas políticas, en especial los cuestionamientos hechos a la autoridad representada por el comandante de una nave y que pueden generar problemas de seguridad en la operación aérea.



La Autoridad Mexicana entregó al CPAM la Condecoración Emilio Carranza por sus 60 años en favor de la aviación nacional. (Foto Hugo Gutiérrez)



Las nuevas aerolíneas a diferencia de ocasiones anteriores, introducen nuevos equipos y procesos de mercadotecnia. (Foto / Walter Glennie)

El 28 de mayo de 2008, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, A. C. (CPAM), y la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica (ESIME), del Instituto Politécnico Nacional, suscriben un convenio interinstitucional dirigido a los estudiantes de la carrera de Ingeniería Aeronáutica. Con este acuerdo, los alumnos de dicha profesión, en su último año de estudios pueden realizar su Servicio Social y Prácticas Profesionales en el Colegio de Pilotos, cumpliendo con el requerimiento de 480 horas.

Los alumnos que toman la opción de hacer su servicio social en el CPAM, tienen la posibilidad de trabajar en forma directa con cuestiones técnicas y legales de la profesión de Piloto Aviador y de la industria aeronáutica en general; conocer el trabajo en la realización y aplicación de normas en materia aeronáutica, así como el trabajo que realiza el CPAM con la DGAC y OACI. El documento es signado por el P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del CPAM y el Dr. Miguel Álvarez Montalvo, Director de la Carrera de Ingeniería Aeronáutica, en la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica (ESIME), Unidad Profesional Ticomán del Instituto Politécnico Nacional.

Durante junio de 2008, el CPAM comienza a participar activamente en una delegación del Consejo de Colegios de Profesionistas, colaborando con los presidentes y delegados de una decena de Colegios, entre los que figuran el Instituto de Contadores Públicos de México, la Barra Mexicana Colegio de Abogados de México, el Colegio de Ingenieros Civiles de México, el Colegio de Arquitectos, entre otros.

Uno de los principales trabajos desarrollados por el CPAM, con la participación del Colegio de Ingenieros Mecánicos Electricistas y el Colegio de Ingenieros Civiles durante el último trimestre del año 2008, relacionados con la Reforma Energética propuesta por el Ejecutivo y que fuera llevado al Senado de la República, fue la de este grupo de trabajo, bajo la coordinación del Arq. Juan Alfonso Menchero Peraza quien fuera designado como delegado por el Capitán Miguel Ángel Valero Chávez para representar al CPAM, en dicha y otras comisiones en caso de ausencia de éste como presidente del CPAM.

La participación del Colegio de Pilotos continúa en ésta comisión para aportar, sobre diversos problemas que aquejan al país y contribuir a través de la opinión consensuada entre los Colegios a fin de encontrar soluciones a los mismos.

Con la finalidad de mejorar la atención a los pilotos colegiados con respecto a la recepción de los reportes sobre incidentes y anomalías en las operaciones aéreas que envían al CPAM, se implementa durante el mes de julio, un nuevo procedimiento en cuanto a la recepción de los mismos y para hacerlo de una forma más rápida y eficiente.

P.A. Giberto López Meyer



Originario de la ciudad de Guasave, Sinaloa; nace el 13 de octubre de 1963. Realiza estudios de aviación en el Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil, CIAAC, entre los años de 1984-1985. Obtiene la Licencia de Piloto Aviador Comercial num. 8442 y la de TPI num. 20011 3073.

El 16 de septiembre de 1986, ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación, en la categoría de Primer Oficial de equipo 727. Posteriormente fue promovido al equipo Fokker F100 en la misma aerolínea.

Es egresado del la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México. Realizó Maestría en Derecho en Negocios Internacionales por la Universidad Iberoamericana; estudios de Postgrado en Derecho Procesal Civil, Mercantil y Laboral, por parte de la Universidad Panamericana, Igualmente tiene cursos en Negociación Avanzada para Abogados, en la Universidad de Harvad, de Estados Unidos.

Ha desempeñado distintas actividades en talleres, Seminarios y Conferencias, entre las que destacan: "Análisis de la Nueva Ley del Seguro Social" en la UNAM; "Team Resource Management III", impartido por la Compañía Mexicana de Aviación y "Aircreft Accident Investigation Course", impartido por la Universidad de California, Estados Unidos.

En ASPA de México, desempeñó diversos cargos, entre los que se encuentran el de Director del Centro de Estudios Aeronáuticos y Estadística, así como el de Secretario de Actas y Acuerdos.

También ha sido coordinador nacional en México de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.

El 17 mayo de 1987 ingresa al Colegio de Pilotos Aviadores de México, donde ocupa los cargos de Primer Secretario Propietario, Miembro de la Comisión de Aeropuertos y Presidente del Colegio de Pilotos Aviadores para el bienio 2000-2002, siendo reelegido para el mismo puesto, en el bienio 2002-2004.

En el año de 2003, renuncia a su cargo de Presidente del CPAM al ser designado por la Presidencia de la República para desempeñar el cargo de Director General de Aeronáutica Civil.

Desde el 15 de septiembre de 2008 fue designado como Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, función ejercida hasta la fecha.

Se designa un nuevo teléfono exclusivo para tal fin denominado REPORTEL, mismo que es complementado con una dirección de correo electrónica exclusiva denominada: reportes@colegiodepilotos.org.mx de esta forma el envío de reportes por escrito que realizan normalmente los pilotos es canalizado eficientemente. Se emite y reparte una tarjeta de plástico con el número telefónico y correo electrónico, además de una guía genérica de eventos que deben ser reportados. Este programa es realizado por la coordinación técnica del CPAM, de acuerdo a instrucciones del Consejo Directivo.

En julio de 2008 es momento de cerrar una etapa, ha sido un año de esfuerzos y metas alcanzadas, pero también un año de divulgación del trabajo de seis décadas de celebración y reconocimientos. El 11 de julio del mismo año, se realiza la Asamblea General Ordinaria, festejando 61 años de constante actividad y agradeciendo a todos los que han



Fomentar una cultura de Seguridad, por medio de cursos y foros como el encuentro de Seguridad Aérea, prioridad del CPAM. (Foto Hugo Gutiérrez)

forjado con su aportación esta gran institución que es el Colegio de Pilotos Aviadores de México A.C.

Es el momento de darle el verdadero valor a las cosas y se otorga un reconocimiento en vida a nuestro fundador, al Capitán P. A. Baldomero Homero Astudillo Cuevas, al develar un busto de su persona, siendo el momento más emotivo de la LXI Asamblea, sobre todo al escuchar sus palabras:

"...Y todo comenzó con un sueño, hace más de seis décadas tuve un sueño. En nuestro propio país se nos desconocía como gremio profesional, a la altura de cualquier universitario, se negaban los méritos a nuestros estudios y a nuestra actividad laboral.
Y nos lanzamos tras un sueño, a lo que parecía una labor titánica, lograr que el piloto aviador mexicano fuera reconocido nacional y también internacionalmente, el que fuera apreciado por su profesionalismo, sus conocimientos y la capacidad de trabajo que ya todos nosotros conocíamos.

En esos tiempos volábamos equipos de primera línea mundial, nos habíamos superado, estábamos a la altura de cualquiera, pero siempre conscientes de que era necesario el reconocimiento a nuestro trabajo, a nuestros conocimientos y a nuestro empeño y obviamente y muy importante su justa remuneración.
Y un grupo, un pequeño grupo de entusiastas pilotos y amigos me acompañó a la creación del Colegio de Pilotos Aviadores, comenzando en un pequeño local, algo poco más que un sitio de reunión familiar, pero con un gran espíritu de lucha y gran voluntad de superación..."

"... Mi sueño se ha convertido en vida, en plenitud, en la vida de profesionistas triunfadores, empezando por mi propia vida, ustedes la han hecho plena y lograda, ahora sí, me puedo retirar satisfecho, gracias, muchas gracias."

Esa noche, se da el relevo del Grupo I del Consejo Directivo y es el momento para sentar las bases de una nueva etapa en el CPAM. El Capitán Valero Chávez, protesta nuevamente ante la Asamblea como Presidente, al ser reelegido y asimismo un nuevo grupo de jóvenes pilotos toman protesta, renovando así el Consejo y generándose una nueva sangre a la misión del Colegio que da el seguimiento necesario a los sucesos que vive la aviación comercial mexicana, pero con renovada frescura, ideas y empuje.

Reconocimientos para pilotos por su trayectoria con la medalla "Augusto Marquet García", así como a otros miembros colegiados por su contribución a la industria en factores humanos y seguridad, así como gente que ha colaborado en el CPAM como instructor en los diversos cursos de Educación Continua, son entregados, y se aprovecha la ocasión para reconocer a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, ASPA, institución hermana que ha trabajado por la aviación mexicana durante cinco décadas en las cuales se ha desempeñado hombro con hombro con el CPAM y teniendo un fin común en sus respectivas áreas de trabajo.

Durante el nuevo milenio, el Colegio de Pilotos ha logrado alcanzar el reconocimiento de numerosas entidades aeronáuticas internacionales, trabajando conjuntamente con la OACI, con IFALPA y FLAP en colaboración con ASPA de México, dando cursos y



ASPA de México, institución hermana otorgó un reconocimiento al CPAM por su trayectoria. (Foto Hugo Gutiérrez)

seminarios en varios países de América Latina como Bolivia, Cuba, Colombia, Argentina y Republica Dominicana, entre otros.

El CPAM, establece una estrecha y fructífera relación con otros Colegios de Profesionistas, en diferentes países como el Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial y COPAC, de España.

El camino andado ha sido reconocido por dos importantes instituciones aeronáuticas de nuestro país, inicialmente ASPA de México durante la celebración de sus 50 años, el 4 de agosto de 2008; en ésta realiza un reconocimiento hacia el CPAM, otorgando un diploma a la institución por su labor.

Posteriormente, la Dirección General de Aeronáutica Civil, el 28 de octubre del 2008, durante la entrega de reconocimientos al personal aeronáutico mexicano promoción 2007, por conducto de P. A. Mauro Gómez-Peralta Damirón, encargado de la

DGAC, otorga un reconocimiento y presea "Emilio Carranza", al Colegio de Pilotos.

Durante los días 4 y 5 de noviembre, ante el éxito obtenido en 2007 por la realización del Encuentro Seguridad Aérea, el CPAM, realiza una nueva edición del importante foro, enfocado ahora en los Factores Humanos y su importancia en la aviación; nuevamente la organización y logística de este evento, recae en el P.A. Gabriel Domínguez Barrios, Director Técnico del Colegio.

Otra forma de reconocer el trabajo y experiencia del CPAM por parte de la autoridad aeronáutica, es haber solicitado de forma pública la colaboración directa del Colegio en la investigación de una serie de incidentes y accidentes de aviación ocurridos durante el 2008 en nuestro país, en especial el acaecido dentro de la Ciudad de México a principios del mes de noviembre.



Un merecido homenaje al fundador del CPAM, al develar su busto en la galería de Personajes Ilustres de nuestra aviación en el AICM. (Foto Hugo Gutiérrez)

2007-2008, son dos años que sirven de marco para festejar las seis décadas de existencia del CPAM, constatando lo cosechado con resultados positivos que han mantenido alto el empuje de esta institución y logrando obtener con el apoyo incondicional de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y de la Secretaría de Educación Pública, colocar en la Galería de Personajes Ilustres de la Aviación localizada en la Terminal 1 del AICM, el busto del P. A. Baldomero Astudillo Cuevas.

El 5 de diciembre del 2008, dentro del marco de la celebración del Día Internacional de la Aviación Civil, auspiciado por la OACI, se cuenta con la participación de distinguidas personalidades de la industria aeronáutica nacional como testigos; entre ellos el Ing. Humberto Treviño Landois, Subsecretario de Transportes de la SCT; el P. A. Mauro Gómez Peralta Damirón, Director General de Aeronáutica Civil; el Lic. Héctor Velásquez Corona, Director General del AICM; Sr. Víctor Hernández Sandoval, Director Regional Adjunto interino de OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe; al Capitán Jorge Barrón García, Comandante General del AICM; así como al CTA. Bruce Magallón de la Teja, Presidente del COCTAM.

En sus respectivos discursos, el Ing. Humberto Treviño Landois, Subsecretario de Transportes, y el Sr. Víctor Hernández Sandoval, Director Regional Adjunto interino de OACI para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, dirigen palabras de reconocimiento, exaltando la visión y talento del Don Baldomero H. Astudillo Cuevas, quién 61 años atrás logra conjuntar voluntades para alcanzar un sueño y convertirlo en una realidad.

Acto seguido, el Ing. Treviño Landois acompañó al P. A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del CPAM, para develar el busto en presencia de familiares y amigos del P.A. Astudillo Cuevas.

El día 28 de diciembre de 2008, se da una triste noticia para el Colegio de Pilotos, Don Baldomero Homero Astudillo Cuevas, fallece tras una larga afectación a su salud; se le recuerda por su trayectoria y uno de sus mayores legados: esta institución.

C. P. A. Baldomero Homero Astudillo Cuevas

P.A. Miguel Ángel Valero Chávez
Presidente Colegio de Pilotos Aviadores de México A.C.
PRESENTE

Estimado Amigo:

Permítaseme llamarlo así. Ya que ésta es una carta de agradecimiento para una persona con la cual me encuentro en relación de estimación y aprecio para siempre.

Gracias a sus promociones, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, llevó a cabo dentro de la Ceremonia con motivo de su LXI Aniversario un emotivo Homenaje, develando un busto en mí honor. Dado que tuve el privilegio de ser su Fundador y su Primer Presidente. Posteriormente usted se encargó de poner a la apreciable consideración de las Autoridades la valoración de Méritos para que la escultura fuera colocada en el área de Personajes Distinguidos de la Aviación Mexicana.

Habiendo recibido la magnífica noticia, de que gracias a su decidido apoyo y gran sensibilidad, el proyecto ha avanzado a su feliz culminación. Este acto lo considero un honor que he recibido con profunda emoción y sincero agradecimiento. Mi familia comparte solidariamente mis sentimientos y expresamos todo nuestro firme y permanente gratitud. Los símbolos de este acontecimiento los guardo en lugar preferente y los llevaré con legítimo orgullo.

Muchas gracias Cap. P.A. Miguel Ángel Valero Chávez. Estimado amigo para siempre.

Esperando poder asistir a la develación de dicho Busto, para así hacerle llegar personalmente mí agradecimiento y estimación. Reitero la más amplia disposición de mi persona y la de mí familia, con Usted y nuestro querido Colegio de Pilotos Aviadores de México, a sú digno cargo.

Atentamente

Palacio de Versalles 125, Lomas Reforma, Miguel Hidalgo 11000 D.F.
Teléfono 5596 26 34

Última carta dirigida por el capitan Baldomero H.Astudillo al Cap. Miguel Ángel Valero Chávez presidente del CPAM

2009 un año de trabajo constante

Rumbo al centenario de nuestra aviación

Como hemos visto en las líneas anteriores, el año 2008 fue un año en que la aviación mexicana se enfrentó a una serie de reajustes de oferta en el mercado; la crisis del petróleo ha sido un detonador para que las cosas caigan por su propio peso, frenando los planes de expansión y posicionamiento de la mayoría de las aerolíneas nacionales, algunas de las cuales se han visto a ajustarse al tamaño real de su operación y otras más, lamentablemente han tenido que suspender sus operaciones con la correspondiente pérdida de fuentes de trabajo.

Cuando el país esperaba un repunte en la economía nacional y en particular para la industria aérea nacional, el 2009 fue desde sus primeros días un año mucho más complicado y sacudió fuertemente a diversos sectores, en especial a la tan golpeada industria aérea mexicana; una desaceleración impresionante en la economía de los principales socios comerciales de México, en América y Europa, una contingencia sanitaria que alcanzó niveles de pandemia, el endurecimiento de procedimientos de seguridad en aeropuertos afectando directamente al pasajero, razón de ser de la industria en la actualidad y finalmente la entrada en vigor de diversas leyes así como procedimientos en cuestión de legislación aeronáutica nacional que se encontraban pendientes por diversas situaciones y prórrogas, que han afectado a la comunidad de pilotos aviadores.



Un recurso valioso de la aviación mexicana es su gente. (Foto José Barrenechea)

P.A. Héctor Cuauhtémoc García



Nace el 12 de julio de 1954, en la Ciudad de México, D.F. Como parte de sus estudios profesionales, ingresa a la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura del I.P.N.

Realiza sus estudios de Piloto Aviador Privado en la Escuela Mexicana del Aire, y los de Piloto Aviador Comercial en Aeroescuela.

El 02 de mayo de 1978, ingresa a la Compañía Mexicana de Aviación como Primer Oficial en equipo 727. En septiembre de 1986 es promovido al equipo DC10-15 y en diciembre de 1990 es ascendido a comandante de Boeing 727, equipo en el que además fue piloto Asesor/Instructor.

Actualmente se desempeña como Capitán de equipo Airbus A318/A319/A320, del cual fue también asesor/instructor.

Ha tomado diversos cursos de especialización, profesionalización entre los que destacan: Prevención de Accidentes de Aviación, en 1985; Repaso, Liderazgo y Administración de Recursos, en 1991; Formación de Instructores en 1993; Iniciación de empresas, en 1996; CFIT, 1996; Introducción y Estandarización de Técnicas, Métodos de la enseñanza en 1996; "Team Resource Management", "El equipo del siglo XXI" en 1998; Curso Introductorio para integrantes de Comisiones de Seguridad e Higiene en los Centros de Trabajo, en 1999; Seminario de Seguridad en la Aviación Civil en 1999; 12ª Seminario de Seguridad de la Aviación Europea, en el año 2000; Sexta Reunión Trinacional Técnica de Seguridad Operacional y Aeroportuaria en el 2001.

En el Colegio de Pilotos Aviadores de México, se desempeñó en diversas comisiones y como Vicepresidente para los bienios 1999-2001 y 2001-2003. Es designado Presidente interino en el CPAM para el año 2003-2004, en sustitución del P.A. Gilberto López Meyer, en una asamblea extraordinaria en junio del 2003.

Actualmente cursa en su tiempo libre, la carrera de Derecho en la UVM.



El reconocimiento otorgado por el CPAM, es también dirigido a la familia del Piloto por su apoyo incondicional. (Foto José Luis Miranda)

El 2009 para el CPAM, representó no sólo un reto; ha sido en términos reales el año de mayor trabajo en todas sus áreas, comisiones y llevado a la par con la autoridad aeronáutica, educativa, las empresas y el mismo piloto.

Para iniciar el año, el CPAM participa nuevamente y en forma activa en la 13ª Reunión Trinacional (México, Estados Unidos y Canadá) de Seguridad Operacional y Seguridad Aeroportuaria en Ixtapa/Zihuatanejo, siendo el P.A. Gabriel Domínguez Barrios, quién asiste como representante del Colegio.

En cuestión del programa permanente de actualización profesional, en 2009 el CPAM, impuso un récord en cursos impartidos a pilotos y personal técnico aeronáutico, con un total de 82 cursos, tanto regulares como especiales, con 624 horas de instrucción a 2,205 participantes, otorgado igualmente un número importante de becas (502 en total) a instituciones y empresas, entre las que podemos citar a la DGAC, Fuerza Aérea Mexicana, Armada de México, ASA, IPN, COCTAM, Policía Federal, PGR, entre otras.

Entre los cursos más solicitados, se encuentran nuevamente el de ALAR/CFIT y el de JEPPESEN. Con respecto al curso ALAR, como se sabe tiene más de diez años de impartirse en México en forma obligatoria para la revalidación de licencia de Piloto Comercial y TPI, así como de Ala Fija y Ala Rotativa.

Ante una serie de recomendaciones emitidas por la Fligth Safety Fundation y la experiencia obtenida a lo largo de estos años, el Colegio de Pilotos ha llevado a cabo un trabajo constante por parte de un grupo de expertos e instructores en todo lo concerniente a revisión y actualización del curso ALAR, para su posterior aplicación a la tecnología de las nuevas aeronaves y los nuevos procedimientos operacionales.

El P.A. Gabriel Domínguez Barrios, fue el líder de este proyecto del CPAM, para ser propuesto a la autoridad y poder aplicarlo en 2010.

Por otro lado, con respecto al curso de SMS (Safety Managment System), es importante mencionar que por primera vez en nuestro país, se impartió con el objetivo de fomentar una cultura de Seguridad Aeronáutica.

En marzo del 2009, entre los días 16 al 20 en las instalaciones del CIAAC, la OACI realizó el seminario

sobre Sistemas de Gestión de la Seguridad (SMS), dirigido a operadores aeronáuticos, autoridades, empresas de servicios a terceros, entre otras; éste fue impartido por los instructores del OACI, P.A. Alfonso Escobar, CTA Víctor Hernández y el Sr. Jaime Calderón, con la participación del P.A. Marco A. Silva González, entonces Vicepresidente del CPAM.

Del 23 al 26 de marzo del 2009 (Hotel Marriot - Ciudad de México), se llevó a cabo el curso de Implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP), impartido por el P.A. Daniel E. Mouriño, Coordinador de Programas de Seguridad de Vuelo y Factores Humanos de OACI; éste estuvo dirigido exclusivamente a autoridades y en ambos casos la OACI contó con el apoyo y patrocinio del CPAM, al igual que de una nutrida participación por parte de algunos miembros del Consejo Directivo del CPAM.

Fue durante el mismo mes (marzo / 2009), cuando se suscitó un accidente en una aeronave de bandera mexicana que cubría la ruta México-Cancún-México; la aeronave en cuestión, un Airbus A330 de reciente incorporación a la flota de una aerolínea nacional, voló ese día llevando al mando un piloto extranjero como comandante, violando de esa forma el Artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los Artículos 40, 41 y 110 Fracción VII de la ley de Aviación Civil y el Articulo 216 de la Ley Federal de Trabajo, en los cuales se encuentra estipulado que para fungir como tripulante de una aeronave comercial con bandera mexicana, se debe de ser mexicano por nacimiento.

De acuerdo a lo sucedido El CPAM, levantó una protesta ante las autoridades correspondientes para investigar, esclarecer y evitar que se repitan hechos de este tipo, tomando las medidas correspondientes pues de esta forma no sólo se lesiona al gremio de pilotos aviadores mexicanos, sino a toda la industria aeronáutica nacional.

Posteriormente (abril / 2009), se suscitaría un evento único vivido por generaciones recientes de mexicanos debido a la aparición en territorio nacional de un brote epidémico, una enfermedad respiratoria denominada Gripe Humana y posteriormente definida como Gripe A H1N1.

En principio, esta enfermedad causó gran alarma, no únicamente entre las autoridades de salud de México, sino también en otros países por el hecho mismo de no conocer su origen ni dimensiones; tal situación originó que la Organización Mundial de la Salud (OMS) emitiera una alerta sanitaria a nivel mundial el día 24 de dicho mes.

Como consecuencia, la industria aérea nuevamente es la primera en sentir los efectos negativos de esta crisis; en primer lugar un grupo de países cierra sus cielos a aeronaves mexicanas, como es el caso de China, Argentina y Ecuador, dando por consecuencia, una notable disminución en el tráfico de pasajeros tanto en el mercado nacional como en el internacional.

Es así que el CPAM, establece un programa de información permanente a sus miembros colegiados y pilotos en general, respecto a la aplicación de medidas para prevenir el contagio y propagación de la gripe A H1N1, el protocolo a seguir en caso de detectar pasajeros enfermos

y los procedimientos establecidos en aeropuertos, además de participar en entrevistas ante medios de información para contrarrestar la desinformación generada ante el público usuario.

A lo largo del año, el Colegio de Pilotos continuó llevando a cabo una serie de juntas de trabajo técnicas con diversas autoridades locales y federales, por ejemplo la participación en los Comités Locales de Seguridad tanto en el AICM como en Toluca; mientras que con la SCT se trabaja en el Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

Con la DGAC, se mantiene una estrecha relación en diversos Comités entre los que destacan el Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Aéreo, el Subcomité de Aeropuertos, el Comité Técnico de Implementación de la Competencia Lingüística, entre otros.

Asimismo se han mantenido trabajos igualmente importantes como el Grupo de Trabajo de Fraseología Aeronáutica con el Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de México, para la elaboración de un manual de Fraseología Aeronáutica y su aplicación en nuestro país; el Grupo de Trabajo en la Revisión de la Norma SMS para su aplicación en México; en diversas reuniones plenarias del Consejo de Colegios de Profesionistas de México, A. C. (CONSEPROF) tratando diversos asuntos sobre la regulación de la actividad de los Colegios de Profesionistas, la SEP y la participación en el Patronato del Museo de Aviación que dirige la DGAC y donde cabe reiterar el CPAM, es tesorero del mismo resguardando y administrando los recursos económicos para la construcción del Museo de la Aviación Mexicana.

Todas estas actividades realizadas durante el 2009, en varios casos no sólo se han duplicado, sino hasta triplicado las reuniones de trabajo y en otros casos más, ha habido la necesidad de realizar reuniones extraordinarias para tratar asuntos sobre seguridad



La aviación ejecutiva ofrece servicios de alta calidad en nuestro país al nivel de los mejores en el mundo. (Foto Hugo Gutiérrez)

operacional, desarrollo técnico y profesional para la comunidad de Pilotos Aviadores; un ejemplo de ello ha sido la participación del CPAM en la

reuniones para regularizar el flujo de tripulaciones en la Terminal 2 del AICM, en el establecimiento del Punto Frontera en la Terminal 1, así como en simulacros a escala real como de gabinete.

En el ámbito profesional, el CPAM ha desarrollado trabajos en conjunto con el CIAAC para analizar el contenido de los programas para las carreras de Piloto Aviador Naval y la carrera de Técnico Superior Universitario Piloto Aviador.

Como parte de la promoción de actividades culturales que el Colegio de Pilotos realiza y con la proximidad de la celebración del Centenario de la Aviación Mexicana en el año de 2010, el CPAM realizó de nueva cuenta dos concursos dirigidos al gremio de Pilotos aviadores, miembros de la Comunidad aeronáutica nacional y público en general. Los concursos en cuestión fueron uno de fotografía y el otro de narrativa, el tema principal en ambos fue la celebración del Centenario de la Aviación en México, éstos tuvieron una buena aceptación con una amplia participación de fotógrafos y escritores. Es así como los trabajos ganadores fueron publicados en la revista Cabina de Mando. (ver cuadro 3)

Llega el mes de julio y el día 17 se lleva a cabo la LXII Asamblea General Conmemorativa y con ella, además de celebrar un aniversario más de la fundación del Colegio, durante el desarrollo de la misma se realiza el cambio de miembros del Consejo Directivo que conforman el Grupo II (elegidos por votación de los miembros colegiados), reconocimientos a Pilotos Aviadores por su desempeño profesional y entrega simbólica de Títulos y Cédulas Profesionales; cabe hacer especial hincapié en que la Asamblea General Conmemorativa del CPAM en esta ocasión se vio engalanada por dos distinciones especiales.

Para la primera de ellas, el Consejo Directivo del Colegio de Pilotos encabezado por su Presidente, el P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, entregó un reconocimiento especial a la tripulación de Aeroméxico que llevó a cabo el 4 y 6 de mayo, un vuelo de rescate para repatriar a los connacionales que fueron aislados por el gobierno chino ante la alerta sanitaria ocasionada por la Influenza A H1N1; éste se desarrollo cubriendo la ruta México-Shanghái-Beijing-Cantón (Guangzhou)-Hong Kong-México. Los pilotos reconocidos fueron: P.A. Jorge Del Castillo Huerta, P.A. Eduardo F. de Jesús Mogel Duarte y P.A. Francisco Nicolau Puga, comandantes del B777; los Primeros Oficiales fueron: P.A. Manuel Bustindui Suárez, P.A. Ricardo Garfias Menéndez, P.A. Roberto Hoyos Carrasco y P.A. David Moreno Murillo.

La segunda distinción entregada esa noche fue muy especial, se presentó la presea "P.A. Baldomero H. Astudillo Cuevas", y ésta, será la máxima presea que otorgará el CPAM por meritos profesionales extraordinarios que por única ocasión y ante el acuerdo unánime del Consejo Directivo y Asamblea General, se entregó en un acto solemne a la Sra. María Luisa Sandoval Viuda de Astudillo.

A finales del mes de julio 2009, el P.A. Gabriel Domínguez Barrios, dejó el Consejo Directivo del CPAM, al terminar su gestión como Segundo Secretario Propietario para unos días después ser designado Director del Centro de Capacitación



El Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo de México hace un reconocimiento al CPAM.

CPAM e iniciar el desarrollo de diversos programas y proyectos, como el de llevar a cabo el Tercer Encuentro de Seguridad Aérea, en noviembre de 2009 y nuevamente en la Ciudad de México.

El Encuentro de Seguridad Aérea estuvo enfocado al tema de Normatividad Aeronáutica, teniendo un excelente nivel de participantes y un lleno total en cada una de las ponencias; se contó con la participación de un amplio número de panelistas expertos en el tema de normas y legislación aeronáutica en nuestro país, citando a: Arq. Alfonso Menchero Peraza; Lic. Enrique Moreno Navarro, P.A. y Lic. Fernando Perfecto Cruz; P.A. y Lic. José Antonio Martín García; P.A. Lic. Marco A. Silva González, P.A. Eduardo Pagés Gallardo, P.A. Germán Díaz Barriga, P.A. Carlos Arroyo Landero, P.A. Luis René Rojas Bolaños Cacho, P.A. Cristian Cardoso Piña, P.A. Santiago García-Verde Salazar y e l P.A. Carlos Limón Jiménez, Presidente de IFALPA. Finalmente cabe recalcar que el desarrollo y éxito del Tercer Encuentro de Seguridad Aérea del CPAM, se debió una vez más al trabajo por parte del P.A. Gabriel Domínguez Barrios.

El primero de septiembre de 2009, venció el tiempo que tenía la prorroga para entrar en vigencia la aplicación del requerimiento de la Cédula Profesional por parte de la autoridad aeronáutica mexicana para poder realizar los trámites de expedición, revalidación, convalidación y solicitud de capacidades de la Licencia de Piloto Aviador en nuestro país; a pesar de que es un requisito existente en el reglamento de la Ley de Aviación Civil y se sabía de que era obligatoria el tener la Cédula Profesional como Piloto Aviador pues esto estaba indicado en la Ley Reglamentaria del Articulo 5 de la Constitución, la autoridad mexicana no logró tener a tiempo la actualización de diversos procesos y certificaciones para que una vez que venciera el plazo, no únicamente se afectara al piloto aviador, sino a toda la industria.

El trabajo realizado por parte del Colegio de Pilotos Aviadores de México en el tema, así como la disposición y apoyo para el mismo brindado por la autoridad educativa a través de la Dirección General de Profesiones y la Dirección General de Acreditación, Incorporación y Revalidación de la SEP, ha logrado derribar algunas de las barreras impuestas, pero el trabajo aún no puede arrojar resultados positivos, siendo el principal problema la emisión del Título y la Cédula junto con el de la Licencia de Piloto Aviador, ya que no se puede expedir uno sin el otro.

El problema alcanzó dimensiones que la autoridad aeronáutica mexicana no previó y que no está

Presea
P.A. Baldomero H. Astudillo Cuevas



Como un homenaje póstumo y al mismo tiempo para reconocer el valor del legado que dejó quien fuera Presidente fundador de esta Institución, se creó por iniciativa del P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, presidente del CPAM, la Presea "P.A. Baldomero H. Astudillo Cuevas", la cual se entregará por méritos profesionales excepcionales; ésta será la máxima presea que el Colegio de Pilotos Aviadores de México entregará.

Presentado el proyecto ante el Consejo Directivo en junta de trabajo del 18 de mayo de 2009, tuvo a bien ser aprobada su creación, siendo en la Asamblea General Extraordinaria del día 19 de junio del mismo año donde por acuerdo unánime fue formalizada su creación e institucionalización, así como su reglamento.

De igual manera, se decidió que la primera presea fuese entregada a Doña María Luisa Sandoval viuda de Astudillo en la Asamblea General Conmemorativa del día 17 de julio de 2009 y celebrada con motivo del 62 aniversario del Colegio de Pilotos Aviadores de México.

La presea se conforma de la siguiente manera:

En un principio el color azul marino se seleccionó para el listón que sostiene la presea; cabe mencionar que dicho color es representativo en forma jerárquica a la aviación y éste se encuentra enmarcado por dos franjas verticales conformadas por verde, blanco y rojo, colores patrios que representan a nuestra nación; sobre la unión del listón se coloca en dorado, el escudo del Colegio de Pilotos Aviadores de México. Posteriormente va aplicada una barra en oro, la cual porta el nombre de esta presea.

Para dar un realce en lo que refiere a su estética y resaltar la elegancia de la misma, se escogió el Águila Juarista, escudo de la bandera del Primer Batallón de Infantería. El cuerpo de la medalla en sí, en su anverso o cabeza, es una medalla dentellada inspirada en la rosa de los cuatro vientos; este simbolismo representa a la navegación parte esencial del volar.

La imagen del Cap. Baldomero Astudillo ha sido rodeada la frase "Por el Progreso de la Aviación Mexicana", lema emblemático del Colegio de Pilotos y acompañado por la fecha de su fundación, 17 de julio de 1947, todo enmarcado por una corona de Laureles.

Finalmente en el reverso de la presea, se grabará el nombre de la persona acreedora a dicha distinción, misma que será entregada el 17 de julio del año correspondiente, fecha establecida durante la Asamblea General Conmemorativa del Colegio y en la cual se reitero que la entrega de la misma no será necesariamente año con año, sino de acuerdo a la presentación y aceptación de candidatos.

por demás decir que fue rebasada por el mismo; la primera medida tomada por la misma autoridad fue suspender la emisión de nuevas licencias a alumnos de recién egreso de las escuelas, así como la convalidación de licencias de alumnos que estudiaron en le extranjero; sin embargo esta situación afectó en un principio por lo menos a 200 egresados.

Es cierto que si bien este problema no se solucionaba con prórrogas, era necesario darle ya una solución definitiva y lograr de una vez por todas el actualizar y, por ende, establecer el plan de estudios de la Carrera de Piloto Aviador, poner en orden a las Escuelas de Vuelo y por lo tanto incorporarlas a la SEP, tomando en cuenta que esta solución debió tenerse antes de que venciera el plazo de dicha prorroga y no después del mismo; lamentablemente la solución a fondo del problema muy probablemente no estará lista hasta el 2010.

El CPAM, dentro del Comité de Profesionalización está trabajando para apoyar en la solución, mientras tanto como gestor ante DGAIR y DGP, ha logrado implementar diversos mecanismo avalados por la DGAC y el CIAAC para destrabar el trámite de revalidación para los pilotos que son miembros colegiados como también los que no lo son, dando así un apoyo y aporte de ideas constantes, todas encaminadas a una posible solución.

El 9 de septiembre del 2009, se suscitó un evento que nuevamente volcó toda la atención de la sociedad mexicana en la aviación, ese día se llevó a cabo un acto de interferencia ilícita a un avión de la aerolínea Aeroméxico en su vuelo AM576 en la ruta Cancún-México; una persona que se decía pastor informó que portaba una bomba y exigía hablar con el presidente del país. Cuando el avión aterriza en el AICM, fue tomado por efectivos de la Policía Federal, la cual atrapa al presunto secuestrador, liberando la aeronave y sus ocupantes.

El Colegio se mantuvo todo el tiempo monitoreando el desarrollo del evento, dando apoyo psicológico y legal a la tripulación, para posteriormente trabajar con las autoridades correspondientes, en el Comité Local de Seguridad Aeroportuaria para analizar el evento en beneficio de los procedimientos de operación en los aeropuertos nacionales.

El trabajo del CPAM a lo largo del año, también a obtenido buenos frutos con la firma de diversos convenios interdisciplinarios con otras organizaciones e instituciones como el firmado con el Instituto Politécnico Nacional y la Universidad Autónoma de México para el Servicio Social y Practicas Profesionales de sus alumnos, otro más de cooperación entre el CPAM y la CONSEPROF y el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial de España, así como también el establecido con ASPA de México para la Colaboración Científica, Técnica y Cultural.

En los primeros días del mes de noviembre, el Gobierno Federal da a conocer los resultados de la investigación sobre el accidente ocurrido en 2008 a un avión gubernamental el año pasado, en la zona poniente de la Ciudad de México, donde fallecieron dos funcionarios de alto nivel del mismo gobierno. Como se menciono anteriormente, el CPAM participó en dicha investigación por invitación del mismo gobierno; fue un trabajo muy amplio sobre las causas probables que ocasionaron



El CPAM recibe un reconocimiento de una institución hermana de España.

el accidente. Sin embargo al dar la información al respecto, un amplio sector de la sociedad ante la desinformación y el mal manejo de información por algunos medios, tomaron con desconfianza el dictamen; ante esta situación el CPAM, de forma profesional y ética intervino en una serie de entrevistas y participaciones en medios para aclarar la información y sobre todo contrarrestar toda la mala información generada.

Como parte adicional a esta situación, la Presidencia de la Republica solicitó el apoyo del Colegio para la evaluación y aprobación de la colocación de un grupo de luces en un monumento conmemorativo ubicado en la radial 160 el VOR SMO, siendo éste nombrado "Parque de la Luz".

Finalmente, en diciembre del 2009, el CPAM participa en la séptima edición de la Exhibición y Convención Internacional de Aviación AEROEXPO, realizada nuevamente en Acapulco entre los días 3, 4 y 5 de dicho mes; como en otras ocasiones, el CPAM coloca un stand y durante dicho evento, ofrece varios cursos y se aprovecha el momento para dar una presentación previa del nuevo ALAR II, el cual fue impartido por el P.A. Manuel Bustamante Rosas tanto a estudiantes de Escuelas de Vuelo como a autoridades de la DGAC, presentes en la convención.

Para terminar un año tan complejo y de mucha actividad, se lleva a cabo el día 28 de diciembre, en la Terminal 1 del AICM, una pequeña pero a la vez solemne ceremonia para realizar una guardia de honor en memoria del P.A. Baldomero Astudillo Cuevas. La guardia de honor fue encabezada por miembros del Consejo Directivo del CPAM, la presencia de gran parte del personal administrativo del Colegio de Pilotos, de algunos ex. Presidentes del mismo y familiares del capitán Astudillo Cuevas.



"Gigante entre las nubes"

"RUMBO AL CENTENARIO DE LA AVIACIÓN EN MÉXICO"

Durante el año de 2010, la comunidad aeronáutica nacional celebra el Centenario del primer vuelo de un avión en México y en América Latina, somos un país pionero a nivel mundial en aviación, algo que nos llena de gran orgullo.

Para celebrar este acontecimiento, el Colegio de Pilotos Aviadores de México convocó a participar al "**Concurso de Fotografía y Narrativa**, tanto a público en general como a todos los que integran esta gran familia: "La Aviación Mexicana".

El propósito de este concurso consistió en plasmar a través de la lente o bien con la sensibilidad de un bolígrafo, el sentimiento que nos une como país rumbo al "Centenario de la Aviación Mexicana".

El Colegio de Pilotos Aviadores de México, agradece el entusiasmo mostrado por todos los participantes en ambos concursos, valorando el esfuerzo mostrado en cada obra.

Premiación:
Concurso Nacional de Fotografía
Categoría: "México desde las alturas"

Primer lugar:
Obra: "Gigante entre las nubes"
Autor: C. Marcela Hinojosa Medina

Segundo lugar:
Obra: "Bienvenido a la ciudad de las luces... La Ciudad de México"
Autor: C. Eduardo Lujan Aldaz

Tercer lugar:
Obra: "Luz"
Autor: P. A. Gonzálo Martín Fernández Castro

Mención Honorífica:
Obra: "Amaneciendo con los volcanes"
Autor: P. A. José Santiago Hidalgo Cahue

Categoría:
"México y su Aviación al paso del tiempo"

Primer lugar:
Obra: "Tiburón de Metal"
Autor: P. A. Pablo Alberto Romay Danel

Segundo lugar:
Obra: "MTY... ½ S.M."
Autor: P. A. José Santiago Hidalgo Cahue

Tercer lugar:
Obra: "El final de un día mas de trabajo"
Autor: P. A. Francisco Tames Suárez del Real

Mención Honorífica:
Obra: "100 años acercando a México"
Autor: P. A. Juan Guadalupe Chávez Sánchez

Premiación:
Concurso Nacional de Narrativa 2009

Primer lugar:
Obra: "El Alma de un Pájaro"
Seudónimo: "Aida Ling"
Autor: C. Haydee María Teresa Armendáriz González

Segundo lugar
Obra: "Un Sueño"
Seudónimo: "Capy"
Autor: P. A. Alfredo Santillán Zamora

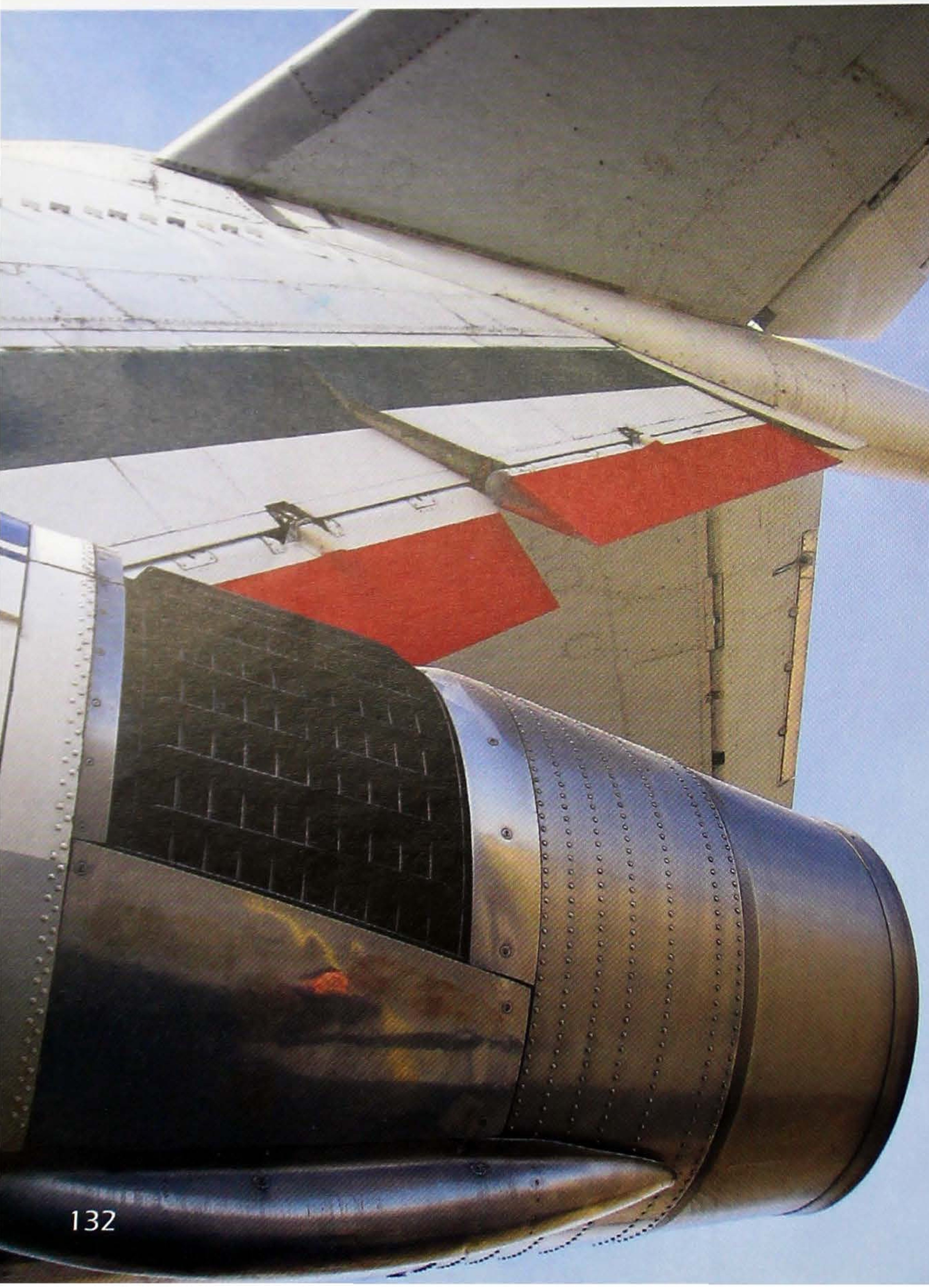
Tercer lugar
Obra: "Vuelo 361"
Seudónimo: "Alma Gloria"
Autor: C. María Gloria González y de la Vega


"Tiburón de Metal"

2010, Cien Años de Aviación en México

63 años volando juntos con México

Al inicio de este relato, mencionábamos que el 8 de enero de 1910, se realiza el primer vuelo de un avión en nuestro país; han pasado 100 años de esta hazaña y México cuenta con alguna de las industria aeronáuticas más importantes de América Latina, sin embargo es aún mucho el trabajo por hacerse para poner a nuestro país en el verdadero lugar que le corresponde dentro del contexto de la Aviación Internacional.



Mantener nuestros valores en beneficio de nuestra aviación. (Foto Hugo Gutiérrez)

2010 inicia con un festejo, precisamente el día 8 de enero, para celebrar tan importante acontecimiento; en el ambulatorio principal de la nueva Terminal 2 del AICM, se llevó a cabo una ceremonia donde fue convocada una gran cantidad de integrantes de la comunidad aeronáutica nacional. Fue en este evento, donde el Secretario de Comunicaciones y Transportes en funciones, M. en C. Juan Francisco Molinar Horcasitas, dirige unas palabras a los asistentes y reitera la importancia de la aviación en el desarrollo del país; también se hablo de nuevos proyectos para preservar la historia de la misma en México, como el desarrollo de un pabellón, la realización de documentales y la cancelación de una estampilla postal conmemorativa.

Este evento, representó el inicio de una serie de festejos para conmemorar tan importante acontecimiento en la historia moderna de México que dicho sea de paso, ha sido en cierta forma resultó opacado por las celebraciones que se realizaran a lo largo del año con motivo del Bicentenario de la Independencia y Centenario de la Revolución Mexicana, algo contradictorio en el caso de la Revolución, ya que la Aviación fue una parte esencial en el desarrollo y culminación de este episodio de la historia mexicana.

El CPAM no ha dejado pasar el Centenario de la Aviación, participando ya sea en conjunto con otras dependencias del gobierno e instituciones, o de manera personal realizando eventos deportivos y culturales para acercar a la sociedad mexicana a esta actividad para conocer su historia y desarrollo. Es importante indicar que aunado a los 100 años de la Aviación Mexicana, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., cumple en 2010, 63 años de volar junto con México, 63 años acompañando al país en esta aventura de surcar los cielos, enfrentar grandes retos y escollos, pero también obtener resultados y buenos momentos gracias a un óptimo trabajo; aquí es donde podemos decir que la mejor manera de celebrar ambos aniversarios, es la de continuar trabajando, alcanzando las metas trazadas y proponiendo nuevos retos.



Nuevos espacios para la aviación de ala rotativa en México.
(Fotos Zenón Sánchez Zamudio)

Durante el 2010 queda pendiente, el llegar a buen termino los trabajos para destrabar el proceso de implementación de Título y Cédula Profesional conforme al reglamento de Licencias de la Ley de Aviación Civil, lograr que queden aprobados los nuevos planes de Estudio y que las Escuelas de Aviación en su totalidad, trabajen bajo el reglamento correspondiente, logrando así que la mayoría de los pilotos aviadores del país, cumplan con este requisito.

Terminar de implementar los trabajos sobre los Punto Frontera y Control de Flujo en ambas terminales del AICM, igualmente la implementación del programa SMS y de los procedimientos de Performance Based Navegation, PBN (Navegación Basada en la Performance) en México; el evaluar los nuevos procedimientos de Control de Transito Aéreo en aeropuertos como Cancún; así como el participar en los trabajos de implementar procedimientos operacionales en la nueva Terminal B del Aeropuerto Internacional de Monterrey. También en este año se complementarán los primeros años de aplicación del examen de evaluación lingüística RTARI y se aplicarán los primeros exámenes de reevaluación para pilotos en nivel 4, con el correspondiente término del periodo de prórroga aplicado en nuestro país por la OCAI y la DGAC en este sentido.

En julio de 2010, culminará, el segundo periodo del P.A. Miguel Ángel Valero Chávez como Presidente de esta institución, con la elección y correspondiente toma de protesta del vigésimo segundo presidente del CPAM, el cual recibirá un Colegio de Pilotos fortalecido, con una imagen y presencia ganada a base de trabajo y tesón para ser la voz y representación del gremio de

Pilotos Aviadores ente las autoridades del sector, empresarios y público en general.

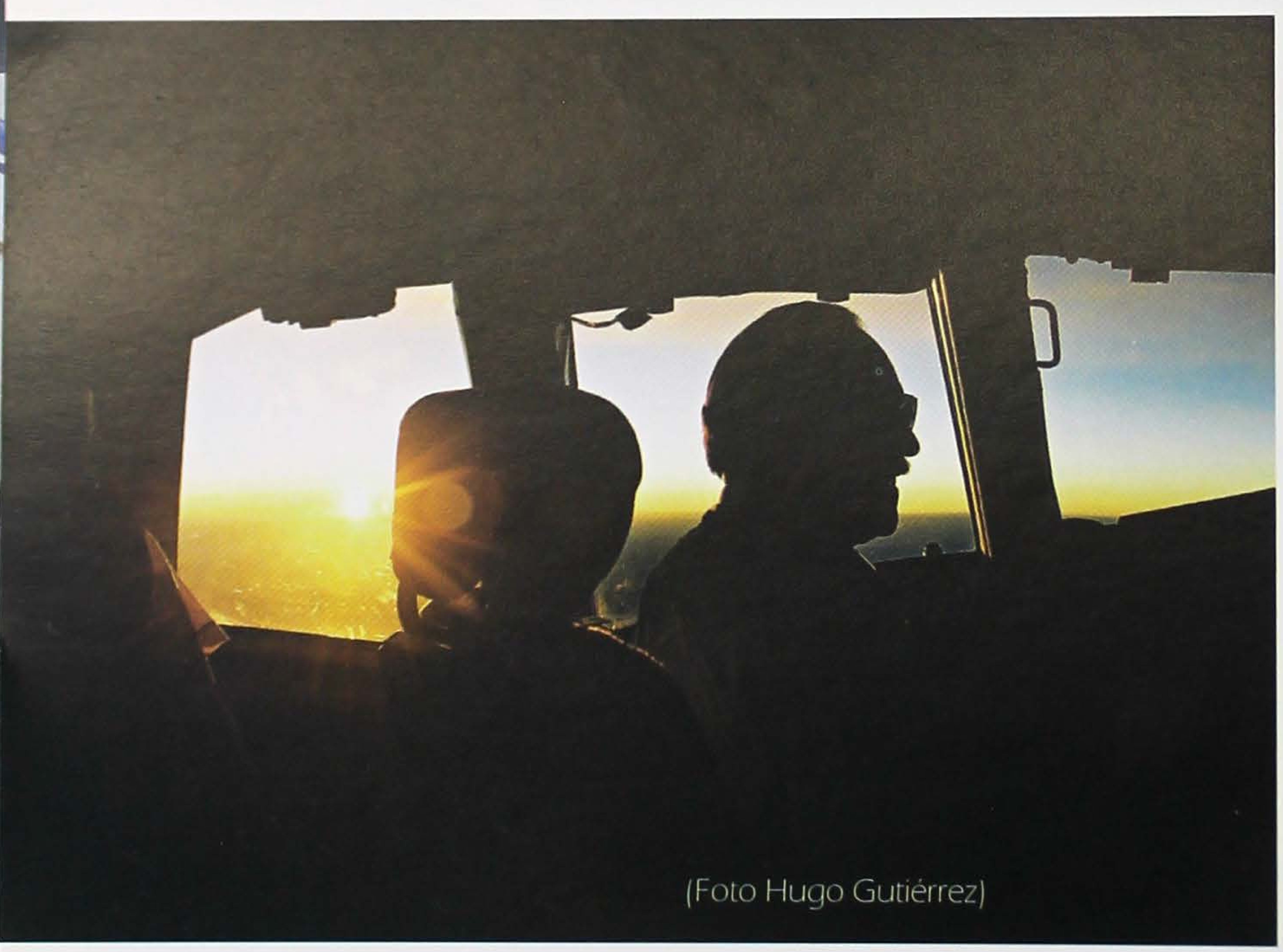
El Colegio de Pilotos Aviadores de México, A.C., llega a una etapa de madurez y sabiduría, que le han dado prácticamente 63 años de andar o mejor dicho, de volar por los cielos de México y por qué no decirlo, del mundo entero ya que ha logrado alcanzar mediante su trabajo, el ser una referencia en la industria, donde su opinión cuenta con el peso y aval de las autoridades.

Todo lo que se ha construido a lo largo de estos años de servir al país, sólo ha podido obtenerse del trabajo de cada uno de los Presidentes y miembros del Consejo Directivo, pero igualmente ha sido importante el trabajo de sus asesores, de su personal técnico, administrativo y de sus amigos; todos ellos han logrado una gran equipo, una gran familia



Consolidar la aviación ejecutiva en México.
(Foto P.A. Joaquín Ruiz Monroy)

que a lo largo de los años ha hecho frente a los buenos tiempos y a los malos momentos porque en definitiva han existido, pero al final se ha logrado también con las generaciones pasadas y presentes de Pilotos Aviadores Mexicanos. El reto es ahora para con las nuevas generaciones, mostrándoles la enseñanza y el significado de las palabras y legado que dejó el P.A. Augusto Marquet García: "Sentir Hondo, Pensar Alto y Hablar Claro".



(Foto Hugo Gutiérrez)

Finalmente, ante el cambiante entorno que vive la industria aérea nacional e internacional, el lema del Colegio de Pilotos Aviadores de México, nunca ha estado tan vigente al realizar un recuento de todos estos años, de conservar ese espíritu que el P.A. Baldomero H. Astudillo Cuevas le imprimió cuando fue constituido; de esta forma seguir contribuyendo con la industria aeronáutica y la sociedad mexicana, de continuar vigilando, trabajando y volando, "Por el progreso de la Aviación Mexicana".

P.A. Salvador María Lizana Paulin



Nace en la Ciudad de México, D.F. el 02 de marzo de 1949; en los años de 1966 a 1970, realiza los estudios en Ingeniería Aeronáutica en la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del I.P.N., así como cursos en mantenimiento de helicópteros en el CIAAC.

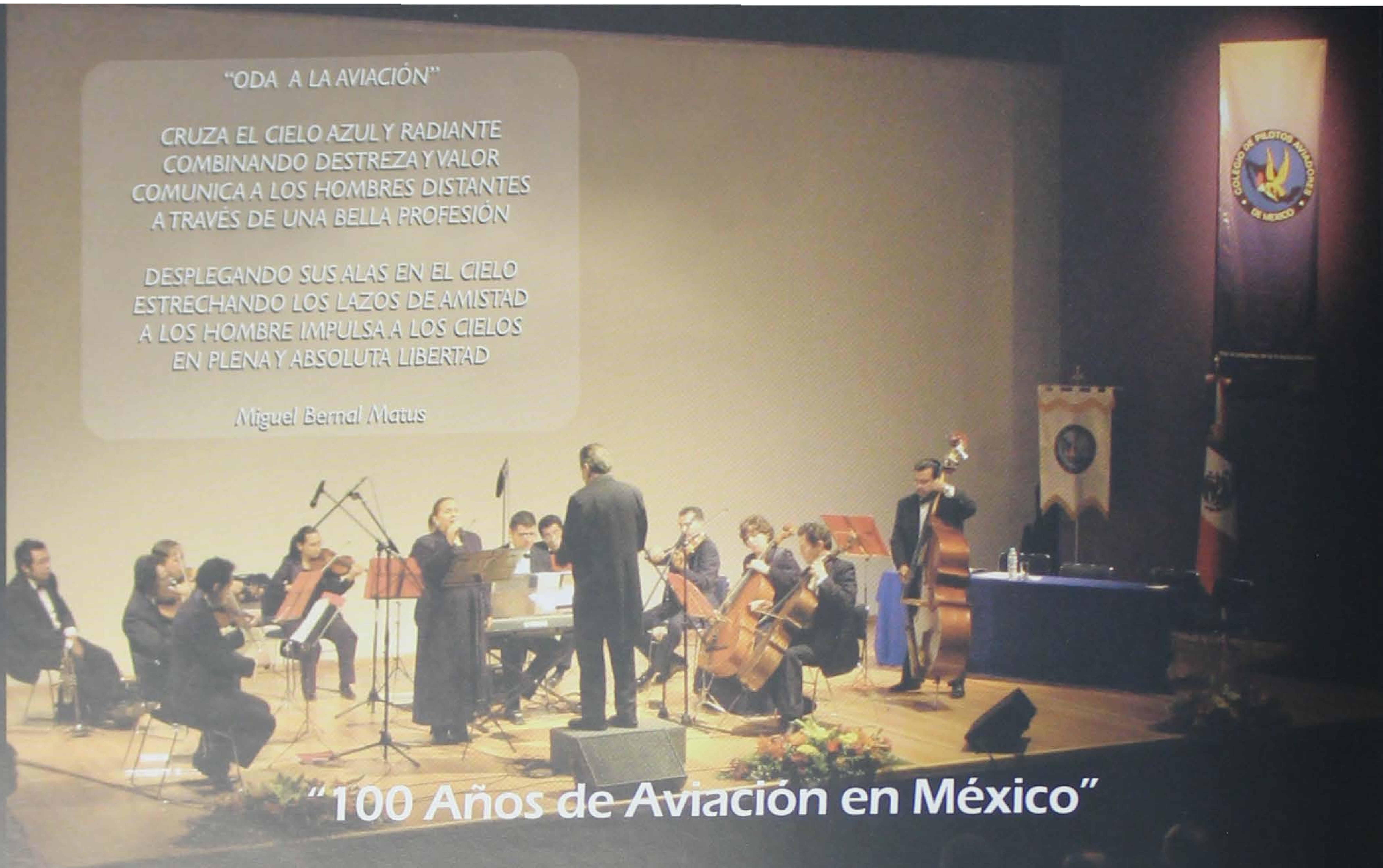
Durante los años de 1969 y 1971, ejerce como Instructor en Aerodinámica en el CIAAC; posteriormente ingresa a Aeronaves de México, desempeñándose en el área de mantenimiento e ingeniería, entre los años de 1971 a 1973.

En abril de 1972, inicia sus estudios de Piloto Aviador Privado con el Capitán Jesús Manzanero, y en la escuela de vuelo, "Escuela Aeronáutica Mexicana", termina los estudios de Piloto Aviador Comercial, obteniendo la licencia correspondiente número 3484. En 1973, tras realizar los cursos correspondientes obtiene la capacidad en instrumentos y bimotores; es en esta etapa cuando voló los equipos Cessna 172, 182, Lark Comander y PA-23.

En noviembre de 1973, ingresa a Servicios Aéreos Especiales, como Primer Oficial en el equipo DHC-6 "Twin Otter". En enero de 1975, es promovido a la planta de pilotos de Aeronaves de México, como Primer Oficial de equipo Douglas DC9 series 15 y 32.

Posteriormente en enero de 1980, recibe la promoción al equipo DC10; en junio del 1981, es considerado para formar parte de la tripulación del primer DC10 serie 15 de Aeroméxico. En enero de 1982, es ascendido a capitán, en el equipo DC9 en sus series 15 y 32; el 1 de octubre de 1988, ingresa a Aerovías de México, tras la quiebra de Aeronaves de México, donde ha sido promovido como Capitán a los equipos MD80, Boeing 757/767 y finalmente el Boeing 777-200ER.

Realiza su último vuelo en Aeroméxico el 23 de febrero de 2009, procedente de Madrid en el vuelo AM002. En el Colegio de Pilotos Aviadores de México ha ocupado los cargos de Presidente de la Comisión de Honor y Justicia, Vicepresidente, Presidente de la Comisión Técnica-Pericial, Subtesorero, y finalmente Presidente del CPAM.



"100 Años de Aviación en México"

Conferencia Magistral y Concierto Conmemorativo

Con una Conferencia Magistral sobre la Historia de la Aviación Mexicana, impartida por el periodista e historiador Manuel Ruiz Romero-Bataller y un Concierto de Música interpretado por la Orquesta de Cámara de la Ciudad de México, dirigida por el Maestro Manuel Bernal Matus la noche del 15 de abril de 2010, el Colegio de Pilotos Aviadores de México, rindió un homenaje a los **100 Años de Aviación en México.**

La cita fue en un céntrico lugar de la Ciudad de México donde en punto de las 18:00 horas, el P.A. Miguel Ángel Valero Chávez, Presidente del CPAM, dió la bienvenida a los asistentes al evento, resaltando la importancia de conocer la vasta historia de nuestra aviación y la importancia de esta actividad en el desarrollo del país.

Tras unas breves palabras sobre la trayectoria de Don Manuel Ruiz Romero-Bataller y sus libros editados, el P.A. Valero Chávez cedió la palabra a tan distinguido invitado de esa noche, quien en dicha velada concebida para celebrar el Centenario de Nuestra Aviación, dirigió valiosas palabras dirigidas todos los presentes.

"La Historia Aeronáutica de México no ha interesado a los historiadores profesionales o profesionales de la historia del país. Prueba indiscutible de ello es que ningún trabajo histórico aeronáutico mexicano, de mediana importancia en adelante, se lo debemos a un historiador profesional.

Tampoco ha interesado a las instituciones públicas relacionadas con la historia y la prueba es que ninguna de ellas ha participado, directa o indirectamente, en la edición de alguno de los pocos libros de historia que poseemos.

Por el contrario, cuando en las grandes obras sobre la historia general de México, sobre el México contemporáneo o sobre la Revolución Mexican, se ha hecho referencia a la aviación, ha sido mediante citas breves, siempre más

anecdóticas que históricas y la mayor parte de las veces con lamentables errores sobre los acontecimientos, los personajes, los medios y la cronología.

En obras serias hemos leído que en México se protagonizó el primer vuelo de correo aéreo del mundo, se realizó el primer bombardeo aéreo y que México no tiene industria aeronáutica por culpa de los tratados de Bucareli, entre otros muchos. Ninguna de las tres cosas es cierta, sin embargo, sí es cierto y está históricamente documentado que el vuelo de Alberto Braniff (por cierto, mexicano de nacimiento y no extranjero como se ha dicho), protagonizó en Balbuena el 8 de enero de 1910 el primer vuelo en México y en un país Latinoamericano, que don Francisco Madero fue el primer jefe de estado en el mundo en volar en un avión, que en Topolobampo se efectuó el primer combate aeronaval del mundo, que el 16 de mayo de 1917 voló por primera vez un avión hecho en México equipado con motor también diseñado y fabricado en México y con hélice de invención y fabricación mexicana, que Mexicana es la cuarta aerolínea más antigua del mundo de las que están actualmente en servicio, que entre 1922 y 1932 se fabricaron en México un centenar y medio de aviones y que durante la década de los años cincuenta y parte de los sesenta México ocupó el séptimo lugar mundial en la aviación civil, según las estadísticas de la OACI y un largo etcétera.

Este desconocimiento de nuestra historia aeronáutica va más allá de los historiadores profesionales y de las instituciones destinadas a rescatar el pasado histórico de México. También es común entre personas, instituciones y organismos relacionados con la industria aeronáutica y el transporte aéreo y por ello tenemos una paupérrima historiografía. Cuestión muy difícil de entender cuando tenemos la certeza de poseer una historia aeronáutica brillante...

...Un Museo es uno de los sueños que todo interesado en la historia aeronáutica de México tiene. Por una serie de razones de orden económico y político todos los proyectos habidos hasta ahora han terminado en sendos fracasos...

... Si tenemos en cuenta que ningún Museo de los muchos que hay por el mundo empezó siendo lo que es hoy, conviene no desesperar pero tampoco dejar de promover la idea".



Tras el término de la Conferencia, Don Manuel Ruiz Romero fue objeto de un merecido reconocimiento por su trayectoria de 45 años interrumpidos dentro de la Aviación Mexicana, como periodista y porque no decirlo, como el cronista de la misma.

Acto seguido el capitán Valero Chávez, Presidente del CPAM, dió la bienvenida al Maestro Miguel Bernal Matus y a los integrantes de la Orquesta de Cámara de la Ciudad de México, iniciando de esta forma el Concierto de Música Conmemorativo.

Como primer acto de este concierto, fue la presentación de una pieza dedicada a la aviación como actividad y como forma de vida de todos los que participamos en ella. Esa noche de primavera, se estrenó la pieza "Oda a la Aviación", de la autoria del Maestro Bernal Matus e interpretada magistralmente por la soprano Lourdes López Romero, acto seguido se dejo escuchar una amplia ovación por parte de los asistentes.

" Y todo comenzó con un sueño, hace más de seis décadas tuve un sueño. En nuestro propio país se nos desconocía como gremio profesional, a la altura de cualquier universitario, se negaban los méritos a nuestros estudios y a nuestra actividad laboral.

Y nos lanzamos tras un sueño, a lo que parecía una labor titánica, lograr que el piloto aviador mexicano fuera reconocido nacional y también internacionalmente, el que fuera apreciado por su profesionalismo, sus conocimientos y la capacidad de trabajo que ya todos nosotros conocíamos.
Y un grupo, un pequeño grupo de entusiastas pilotos y amigos me acompañó a la creación del Colegio de Pilotos Aviadores, comenzando en un pequeño local, algo poco más que un sitio de reunión familiar, pero con un gran espíritu de lucha y gran voluntad de superación..."

P.A. Baldomero Astudillo Cuevas

"Si grande fue el esfuerzo para mantener la vida de esta asociación que hoy cumple veinte años de edad, mayor tendrá que ser el que se realice para cumplir fielmente sus objetivos para lo cual el Colegio de Pilotos Aviadores de México deberá: sentir hondo, pensar alto y hablar claro..."

P.A. Augusto Marquet García

P.A. Miguel Ángel Valero Chávez



Nació en la Ciudad de México, el 25 de octubre de 1955. Lleva a cabo estudios de Piloto Aviador Comercial en la Escuela de Aviación México, donde realiza su primer vuelo solo, el 20 de julio de 1975. Cuenta con licencia de Transporte Público Ilimitado.

En junio de 1979 ingresa a la Unidad de Transportes Aéreos de la Procuraduría General de la República, volando diversos equipos de esa unidad.

Ocupó el puesto de Secretario de Planeación en la Asociación Nacional de Pilotos Aviadores Ejecutivos.

En noviembre de 1989 ingresa a la empresa Transportes Aeromar, S.A. de C.V. en el puesto de Primer Oficial de ATR42, en enero de 1991 es promovido a Capitán del mismo avión.

En mayo de 1992, ingresa a Aerovías de México, Aeroméxico, como Primer Oficial en equipo DC10.

A lo largo de su carrera profesional ha volado los equipos Cessna 150, 172, 206 y 310; Piper PA18, PA23. DHC-6 "Twin Otter"; Lear Jet series 30, Mc. Donnell Douglas DC10 y MD80; Boeing 757/767 y 737 series 700 y 800.

Su trayectoria en el Colegio de Pilotos es muy amplia y experimentada, siendo inicialmente Primer Secretario Suplente, Coordinador de la Comisión Mixta Controladores-Pilotos, Primer Secretario Propietario, Vicepresidente de la Comsión Técnica Pericial, Tesorero y desde julio de 2006, se desempeña como Presidente del CPAM, siendo reelegido para un segundo periodo para el bienio 2008-2010.

Cuenta con múltiples cursos de Seguridad Aérea e investigación de incidentes y accidentes de aviación, SMS por parte de la OACI, Derecho Aéreo y espacial, Instructor CFIT/ALAR y es miembro numerario del Consejo de Colegios de Profesionistas – CONSEPROF, ha sido autor de innumerables artículos en la revista Cabina de Mando y del Boletín Técnico del Colegio y comentarios editoriales en medios de comunicación social.

FUENTES DOCUMENTALES:

- RUIZ ROMERO, Manuel. "La Aviación Civil en México". México, 1999.
- RUIZ ROMERO, Manuel. "Diccionario Biográfico Aeronáutico de México", México 2002.
- VILLELA GOMEZ, José. Breve Historia de la aviación en México. México, 1971.
- TARAZONA TORAN, Francisco. "El Despertar de las Águilas". México, 1974.
- Revista Quauhtli, Academia de Historia Aeronáutica de México, México 2002.
- Revista Aeronáutica; varios números (1965-1971).
- Revista Aviación Internacional; varios números (1971-1988).
- Revista Hélice, ASPA de México; varios números (1959-2006).
- Revista Cabina de Mando, CPAM; varios números, México (2000-2008).
- Boletín Técnico, CPAM; varios números, México (1982 - 2008).
- MEMORIAS 45 aniversario CPAM; México 1992.
- MEMORIAS 50 aniversario CPAM; México 1997.
- Archivo General de la Nación, SEGOB, México, Hemeroteca Nacional, UNAM, México.

Esta Obra fue impresa por **ICOGRAF OFFSET**
Mariano Matamoros No. 20, Col. San Lucas Tepetlacalco
Tlalnepantla, Edo. de Méx. C.P. 54055
Tel. 5361-4211 icograf1_offset@prodigy.net.mx

La Edición consta de 2,050 ejemplares

Julio de 2010